Skrzydlata POLSKA

Kapitan pilot Zofia Andrychowska jest równie doskonałą pilotką jak doświadczoną instruktorką. O tym, że lata świetnie, można się było przekonać na pokazach w dniu Święta Lotnictwa w Warszawie.

NR 41 (327) • 8 PAŹDZIERNIKA 1957 • ROK WYDANIA XIII • CENA 1,50 zł

DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

12. X. 1943

12. X. 1957

W dniach od 5 do 12 października br., podobnie jak w latach ubiegłych, odbywa się tradycyjny już w społeczeństwie Tydzień Ligi Przyjaciół Żołnierza, połączony, w rocznicę bitwy pod Lenino, z obchodami Dnia Wojska Polskiego. Święto to, obchodzone w tym roku po raz pierwszy po Październiku, jest świętem wszystkich żołnierzy polskich, walczących na wszystkich frontach drugiej wojny światowej „Za Wolność Naszą i Waszą".

Przywracając właściwą wartość wszystkim kampaniom i akcjom zbrojnym żołnierza polskiego na frontach minionej wojny, popularyzując tradycje i dorobek całego wojska polskiego, nie możemy jednakże zapominać, że jedyna realna droga do zwycięstwa i wyzwolenia kraju prowadziła na szlaku Lenino—Berlin. Stąd więc rocznica bitwy pod Lenino, obchodzona jako Dzień Wojska Polskiego, jest symbolem nowej koncepcji działania Polskich Sił Zbrojnych. Mówił o tym obszernie na konferencji prasowej zastępca szefa Głównego Zarządu Politycznego WP gen. bryg. Eugeniusz Kuszko..

Z okazji Dnia Wojska Polskiego i Tygodnia LPŻ pragnąłbym wspomnieć o dwóch sprawach.

Pierwsza sprawa. Możemy dziś mówić bez zakłamania o prawdziwej więzi łączącej naród z wojskiem. Wojsko jest dziś zespolone ze społeczeństwem bardziej niż kiedykolwiek. Razem z nami przeżywa i dyskutuje wszystko to co nowe, no i pomaga gdzie może. Przykłady można by mnożyć. Ograniczę się jednakże do odcinka nas najbardziej interesującego — współpracy lotnictwa wojskowego z lotnictwem sportowym zrzeszonym w Aeroklubie PRL.

Sloganowa sztuczność w stosunkach z okresu przedpaździernikowego minęła bezpowrotnie. Lotnicy wojskowi pierwsi zrozumieli lotników sportowych w ich dążeniach do stworzenia własnej samodzielnej organizacji i poparli w tych poczynaniach jak najbardziej. Obok udzielenia aeroklubom wielkiej materialnej pomocy w sprzęcie, wyrażającej się w milionach złotych, uregulowano na zdrowych zasadach obecność oficerów w klubach i szkołach lotniczych. Tegoroczne obchody dni lotnictwa w całym kraju były widomym świadectwem nie tylko sprawnego, wzajemnego współdziałania wojska z lotnictwem sportowym, ale przede wszystkim poważnego potraktowania zainteresowania społeczeństwa naszymi powietrznymi siłami zbrojnymi. W tym roku po raz pierwszy w tak szerokim zakresie pokazano setkom tysięcy obywateli lotnictwo wojskowe z bliska nie tylko w powietrzu ale i na ziemi, umożliwiając publiczności nawet wstęp na lotniska wojskowe, jak np. na Babicach w Warszawie.

Więź wojska z lotnictwem sportowym będzie się rozwijała na pewno jeszcze lepiej. Wielką rolę powinien tu odegrać społeczny udział oficerów-lotników w działalności aeroklubów regionalnych.

Sprawa druga. Bratnia Aeroklubowi PRL organizacja — Liga Przyjaciół Żołnierza obchodzi swój tradycyjny Tydzień. Z tej okazji parę informacji: LPŻ liczy w tej chwili 1 100 000 członków i posiada 21 000 kół, z tego 10 500 w mieście i 7 700 na wsi, a 2 800 w szkołach. W pierwszym półroczu 1957 r. w klubach i zarzadach LPŻ ukończyło szkolenie w obronie przeciwlotniczej i przeciwatomowej ponad 81 000 osób, a kwalifikacje instruktorów obrony przeciwlotniczej i przeciwatomowej zdobyło w tym samym okresie 1 167 osób. Ostatnio LPŻ organizuje przysposobienie techniczno-wojskowe dostępne dla każdego chłopca i dziewczyny w wieku 16—20 lat w czterech specjalnościach: motorowej, łączności, wojenno-morskiej i techniczno-wojskowej. Okres nauki 2—3 lata. W szkoleniu techniczno-wojskowym przewiduje się m. in. tematykę lotniczą.

Życząc Lidze Przyjaciół Żołnierza jak najlepszych osiągnięć w dalszej działalności, pragnę jednocześnie podkreślić coraz lepszą współpracę LPŻ z APRL. Widomym tego znakiem są tegoroczne dni lotnictwa, do obchodów których włączył się w kraju LPŻ (np. pomoc Stołecznego Zarządu LPŻ w akcji propagandowej w Warszawie, udział LPŻ w obchodach 25 rocznicy śmierci Żwirki i Wigury, zjazd motorowy w Cieszynie, obchód Święta Lotnictwa zorganizowany przez LPŻ-towców przy współudziale z wojskiem w Pile i inne).

Fakty te są zapowiedzią rozwoju dalszej dobrze pojętej współpracy pomiędzy obu organizacjami, które łączą przecież wspólne cele działalności, a dzielić nic nie może. Lotnictwo sportowe zrzeszone w Aeroklubie PRL musi widzieć w milionowej organizacji elpeżetowskiej wiernego towarzysza w pracy nad rozwojem sportów obronnych i wychowywaniu młodzieży na zdrowych moralnie i silnych fizycznie obywateli naszego kraju.

Więź ta jest jeszcze niedostateczna. Można by sobie również życzyć, aby przedstawiciele władz LPŻ byli reprezentowani we władzach aeroklubów i odwrotnie, co pozwoli na jeszcze ściślejsze kontakty. Nie możemy i nie będziemy się godzić na wbijanie przysłowiowego klina pomiędzy obydwie organizacje, jak tego chcą niektórzy. Nakazem chwili jest ścisłe współdziałanie pomiędzy APRL i LPŻ.

I o tym trzeba przypomnieć niektórym działaczom właśnie w Tygodniu Ligi Przyjaciół Żołnierza.

IKARUS

WSK W ŚWIDNIKU NAZWANA IMIENIEM INŻ. Z. PUŁAWSKIEGO

Dnia 28 września br. w Świdniku odbyła się uroczystość nadania miejscowym zakładom imienia naszego sławnego konstruktora i pilota — inżyniera Zygmunta Puławskiego. W uroczystości wzięła udział cała załoga zakładów, przedstawiciele miejscowych władz, organizacji politycznych i społecznych, sportu lotniczego, oraz bliska rodzina Zygmunta Puławskiego. Z okazji tej uroczystości dokonano odsłonięcia tablicy pamiątkowej, na której wyryty złotymi literami napis głosi: „Zygmuntowi Puławskiemu, genialnemu konstruktorowi — załoga zakładu jego imienia. Wrzesień 1957 r.".

Star.

RAOUL CLEDASSOU MISTRZEM SPADOCHRONOWYM FRANCJI

Ostatnio zakończyły się w Saint-Yan Spadochronowe Mistrzostwa Francji. W wyniku rozegrania trzech konkurencji — Spadochronowym Mistrzem Francji na rok 1957 został Raoul Cledassou, który uzyskał łącznie 635,65 pkt. Drugie miejsce zajął Jacques Buschiazzo — 627,30 pkt. Na trzeciej pozycji uplasował się Jacques Vincent — 625,15 pkt. W mistrzostwach startowało 32 zawodników. (m)

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA W LESZNIE 15-29.VI. 1958 r.

Aeroklub PRL ustalił termin Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie na 15—29 czerwca 1958 r. Dni od 9 do 14 czerwca będą przeznaczone na trening zawodników.

APRL rozesłał do aeroklubów narodowych ankietę dotyczącą udziału w mistrzostwach. Dotychczas odpowiedziało na nią dwadzieścia państw: Holandia, NRF, Szwecja, Bułgaria, Belgia, Francja, CSR, ZSRR, Finlandia, Dania, Węgry, Rumunia, USA, Turcja, Wielka Brytania, Brazylia, Afryka, Kanada, Japonia i Monaco. Wśród tych państw tylko Monaco dało odpowiedź odmowną. Pozostałe państwa są zainteresowane udziałem w mistrzostwach.

Na podstawie posiadanych dotychczas informacji wiadomo, że nie wszystkie państwa będą startowały na własnym sprzęcie. Chęć wypożyczenia sprzętu polskiego wyrażają m. in. Bułgaria, Rumunia, USA, Brazylia, Afryka i Kanada.

STRATOSFERYCZNY SKOK RADZIECKIEGO SPADOCHRONIARZA

W nocy dnia 20 września br. radziecki skoczek spadochronowy W. Zujew dokonał wspaniałego wyczynu, skacząc z pokładu samolotu odrzutowego lecącego na wysokości **14 000 metrów** i otwierając spadochron po przeleceniu ponad 13 000 metrów. Według pierwszych obliczeń Zujew pobił o przeszło 3 000 metrów dotychczasowy światowy rekord wysokości nocnego skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu, który należał do znanego radzieckiego spadochroniarza Pawła Storczijenki. (z)

POKAZY MOTOSZYBOWCA RW-3

W październiku przylatują do Polski dwaj piloci z NRF na motoszybowcu RW-3, w celu zademonstrowania tej maszyny naszym pilotom i konstruktorom. Wizyta ta ma charakter prywatno-handlowy. RW-3 odwiedzić ma Bielsko i Warszawę. Niżej: motoszybowiec RW-3 w locie.

PIERWSZA CZTERODNIÓWKA WYŻSZEGO PILOTAŻU

Doczekaliśmy się wreszcie I Mistrzostw Polski w Akrobacji Szybowcowej. Zamiar ich przeprowadzenia nurtował pilotów i działaczy lotnictwa sportowego już od paru lat. Kalendarze imprez sportowych na rok 1955 i 1956 zapowiadały nawet oficjalnie tę imprezę, kończyło się jednak tylko na zapowiedziach. Jedną z przyczyn, dla których zamierzenia nie mogły doczekać się realizacji, był regulamin mistrzostw. Toczyły się wokół niego dyskusje co do sposobu punktowania zawodników, rozpatrywano czy wymagać od sędziów szczegółowych ocen za każdy element poszczególnych figur akrobacji, czy też punktować łącznie całą wiązankę. Rozstrzygnąć było trudno, dyskusja była bowiem teoretyczna i brakowało jej praktycznego sprawdzenia.

Z tych między innymi przyczyn tegoroczne mistrzostwa akrobacji budzą duże zainteresowanie, zarówno ze strony zawodników jak i wszystkich entuzjastów pięknej sztuki prawidłowego latania w każdej pozycji szybowca. Wyniki tych pierwszych u nas oficjalnych mistrzostw akrobacji, a tym samym pogląd na ocenę całej imprezy będziemy mieli już za kilka dni, gdyż **odbędzie się ona w Warszawie na lotnisku Gocław pomiędzy 16 i 19 października br.** Tymczasem dajemy Czytelnikom garść podstawowych informacji o zasadach przeprowadzenia mistrzostw.

Zostaną one rozegrane na szybowcach akrobacyjnych typu „Jastrząb", bez wyodrębnienia klasyfikacji kobiecej. Wszyscy zgłoszeni uczestnicy zostaną poddani konkursowi eliminacyjnemu, po którym połowa z nich — w kolejności uzyskanych ocen — zostanie dopuszczona do właściwych mistrzostw, obejmujących dwie konkurencje. Konkurs eliminacyjny przewiduje wiązankę złożoną z następujących figur: wywrót sterowany w lewo, zawrót w prawo, półbeczka szybka w lewo, ósemka w locie odwróconym, półbeczka sterowana w prawo, pętla odwrócona, wywrót szybki w lewo, beczka sterowana w prawo, beczka sterowana w lewo i zawrót w prawo. Konkurencje mistrzostw właściwych obejmować będą natomiast dwie odpowiednio trudniejsze wiązanki, które ustali już Komisja Sędziowska zawodów i poda je do wiadomości pilotów po rozegraniu konkursu eliminacyjnego.

Ocena pilotażu zawodników prowadzona będzie przez pięciu sędziów, punktujących indywidualnie wykonanie poszczególnch figur oraz płynność ich łączenia i umiejętność zachowania strefy pilotażu. Regulamin punktacji zawiera specjalny klucz współczynników trudności poszczególnych figur wiązanek, według którego przemnażane będą średnie ocen sędziowskich przyznane za prawidłowość wykonania tych figur. Z tabelą tych współczynników zapoznamy Czytelników przy szczegółowym omawianiu wyników mistrzostw, możemy jednak już w tej chwili powiedzieć, że przedstawia się ona interesująco i przewiduje między innymi takie figury jak przekładany korkociąg w locie odwróconym, opadanie liściem na plecach, lub przewrót w locie odwróconym. Jeśli dodać do tego, że udział w mistrzostwach zapowiadają specjaliści akrobacji nie tylko spośród wyczynowców szybowcowych lecz także samolotowych, to wydaje się pewne, że impreza ta będzie ze wszech miar ciekawa i warta obejrzenia.

ter.

Z OKAZJI DNIA WOJSKA POLSKIEGO

ROZMAWIAMY Z PUŁKOWNIKIEM-PILOTEM T. KREPSKIM

Z okazji Dnia Wojska Polskiego zwróciliśmy się do pułkownika-pilota Tadeusza Krepskiego z prośbą o wywiad dla „Skrzydlatej Polski".

Pułkownik-pilot TADEUSZ KREPSKI ma 37 lat, a pilotem jest już od lat trzynastu. W tym czasie pełnił szereg poważnych funkcji w lotnictwie wojskowym. Posiada I klasę pilota myśliwskiego i ma na swym koncie około 2 000 wylatanych godzin, z czego 200 w trudnych warunkach meteorologicznych. Rada Państwa z okazji ostatniego Święta Lotnictwa wyróżniła pułkownika Krepskiego, nadając mu wysokie odznaczenie: Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski. Oprócz tego posiada on szereg innych odznaczeń.

PONIEWAŻ pułkownik Krepski kierował ostatnimi pokazami lotniczymi w Babicach, rozmowę rozpoczęliśmy pytaniem na temat ich przygotowań.

— Ze względu na większe rozmiary tej imprezy niż dotychczas — rozpoczął pułkownik — również ich przygotowania musiały być poważniejsze niż zazwyczaj. Polegały one na większym wysiłku w opanowaniu nowych elementów szkoleniowych zarówno ze strony dowódców jednostek, dowódców grup, jak i poszczególnych pilotów. Na przykład trening pilotów tej podziwianej piątki Migów, a później loty w czasie pokazów, wymagały dużej, precyzyjnej dokładności pilotażowej. Mogliśmy sobie na to pozwolić, gdyż poziom pilotażowy naszej kadry oficerskiej bardzo wzrósł. Świadczyły o tym przecież zespołowe starty i lądowania, a także i sama defilada powietrzna. To, że pokazy wypadły efektownie, jest naturalnie dużą zasługą pilotów. Nie można jednak zapomnieć o służbie nawigacyjnej, łączności, inżynieryjnej i personelu technicznym, których praca w bardzo poważnym stopniu wpłynęła na rezultat pokazów. Chciałbym to szczególnie podkreślić, gdyż ludzie wykonujący te prace są na lotniskach jakby niewidoczni i obserwatorzy rzadko zdają sobie sprawę z ogromu ich zadań i odpowiedzialności, jakie na nich ciążą. A nie było z ich strony żadnych poważniejszych niedopatrzeń.

Warto też dodać, że przygotowania do pokazów nie były jakąś „laurką" dla społeczeństwa, „mieszanką propagandową", której koszty pokryłoby państwo. Otóż przygotowania odbywały się w ramach normalnego toku szkolenia przewidzianego programem bojowym. A więc pieniądze nie były — jak to się mówi — rzucone w błoto. Czas przygotowań trwał około 3 tygodni.

Nowością w pokazach był także udział lotnictwa szturmowego, które po kilku latach znów weszło do wspólnej rodziny lotniczej. Z zadowoleniem można powiedzieć, że zdało ono egzamin doskonale, prawie dorównując poziomem pilotażu doświadczonym, będącym w stałym treningu myśliwcom. Dodam jeszcze rzecz prawdopodobnie znaną lecz wartą uwagi, a mianowicie fakt tak szerokiego „obsłużenia" przez lotnictwo wojskowe tegorocznych obchodów. Jak nigdy w poprzednich latach — wiele miast wojewódzkich i powiatowych widziało jednocześnie grupy złożone z 30 do 50 samolotów. Pokazami na prowincji kierowały miejscowe garnizony lotnicze.

Ogólnie w pokazach na terenie całego kraju wyróżnili się między innymi: pułkownik Edward Chromy, podpułkownik Stefan Płoszański, major Stanisław Kowal, „piątka" kapitana Zygmunta Dębowskiego i „trójka" kapitana Józefa Sobieraja. Ten ostatni odniósł duży sukces na pokazach podczas święta sportowego w NRD, gdzie obok naszej „trójki" brali udział także piloci Związku Radzieckiego i Czechosłowacji. Naszych pilotów oceniono tam najwyżej, za co należą im się duże słowa uznania.

— Niedawno — jak wiadomo — odbyły się na dużą skalę manewry wojskowe, w których poważny udział wzięło lotnictwo. Jak Pan Pułkownik ocenia udział lotnictwa w tych manewrach?

— Ani przed ani po wojnie nie mieliśmy takich poważnych manewrów jak te ostatnie. Charakterystyczną dla nich rzeczą było ich dwustronne działanie bojowe. Innymi słowy oznacza to, że na przykład lotnictwo składało się z dwóch przeciwników. Druga ważna sprawa to użycie broni ostrej. A więc do masowego bombardowania użyto bomb rzeczywistych, a nie jak dotychczas imitacji. Jedynie walki powietrzne myśliwców odbywały się przy pomocy fotokarabinów. Obrona przeciwlotnicza także stosowała broń rzeczywistą, bojową.

Manewry przebiegały w złych warunkach meteorologicznych, co oczywiście nastręczało sporo trudności w wykonaniu zadań. Często była mała widzialność i walki powietrzne odbywały się nad chmurami, a bombardowania punktów oporu i innych też często trzeba było przeprowadzać przy zupełnym zaniku lub minimalnej widoczności ziemi. Sytuacja zatem była tego rodzaju, że przy pewnych niedokładnościach mogły powstać straty nie tylko w sprzęcie, ale i w ludziach. Manewry wykazały jednakże bardzo dobre przygotowanie bojowe jednostek lotniczych. Przy czym muszę stwierdzić, że specjalnych przygotowań do manewrów nie było, a one same były dla całych jednostek i poszczególnych ludzi egzaminem z całorocznego szkolenia w garnizonach.

Wielu ludzi zasłużyło na wyróżnienie. Spośród nich szczególnie pułkownik Zbigniew Ulanowski — wyróżniony także rozkazem ministra Obrony Narodowej i przez Dowódcę Wojsk Lotniczych i OPL OK na odprawie po manewrach. Dowództwo Wojsk Lotniczych i OPL OK zadowolone jest z wyników manewrów. Wykazały one, że lotnicy wojskowi nie tracą czasu i ciągle dbają o podnoszenie swych kwalifikacji.

— I my zatem przyłączamy się do gratulacji. A teraz pytanie, Panie Pułkowniku, z cyklu... wścibskich. Jak dawno Pan związał się z lotnictwem i od kiedy Pan lata?

— Hm... to najtrudniejsze chyba pytanie. Naprawdę konieczne? A więc... kiedyś mieszkałem na Rzeszowszczyźnie. Podczas wojny znalazłem się na Wołyniu i po wyzwoleniu tych terenów przez Armię Radziecką, w 1944 roku wstąpiłem ochotniczo do wojska. Zostałem skierowany wówczas do Oficerskiej Szkoły Lotniczej koło Saratowa nad Wołgą. Mój udział w wojnie? Niestety, nie zdążyłem. Po przeszkoleniu wróciłem do kraju i zostałem wcielony jako pilot do I Pułku Lotniczego „Warszawa". Po kilku latach doszedłem do stanowiska dowódcy tego pułku. Później powierzono mi funkcję dowódcy dywizji, a następnie skierowano na Akademię Lotniczą w Moskwie. Po październiku w ubiegłym roku zostałem stamtąd odwołany.

płk T. Krepski

— Może teraz Panie Pułkowniku, coś o najbliższych planach szkoleniowo-bojowych naszego lotnictwa?

— O stałym wzroście wyszkolenia bojowego naszych jednostek lotniczych świadczyły manewry, a dla całego społeczeństwa przede wszystkim pokazy lotnicze. Mogę dodać, że nie dysponujemy tylko jedną taką „piątką" czy „trójką", które oglądaliśmy na pokazach. Mamy ich oczywiście więcej. Stawiamy sobie jednak zadanie, aby w każdej jednostce już w przyszłym roku mogły latać zarówno „piątki" jak i „trójki". Zadanie niełatwe, ale chcemy je wykonać.

— Dziękujemy bardzo za rozmowę. Życzymy sukcesów w nakreślonych planach i zapraszamy się na manewry w przyszłym roku.

Rozmawiał JERZY STARON

PRZEDSTAWIAMY ODZNACZONYCH LOTNIKÓW WOJSKOWYCH

JAK podawaliśmy to już uprzednio, z okazji Święta Lotnictwa Rada Państwa PRL nadała kilkudziesięciu oficerom-pilotom wysokie odznaczenia państwowe. Otrzymali oni je w uznaniu zasług osiągniętych w podnoszeniu własnych kwalifikacji bojowo-pilotażowych, jak i w szkoleniu swych podwładnych. Dzisiaj, z okazji Dnia Wojska Polskiego, nasi Czytelnicy mogą bliżej zapoznać się z niektórymi z nich.

Przedstawieni w tym numerze lotnicy wojskowi — piloci samolotów myśliwskich, bombowych i transportowych, obserwatorzy, nawigatorzy i instruktorzy — chociaż młodzi wiekiem, mają duże doświadczenie i umiejętności pilotażowe. Za tymi krótkimi danymi pod każdym zdjęciem, kryją się lata ciężkiej pracy, odpowiedzialnej służby dla Ludowej Ojczyzny.

ANDRZEJ RYBACKI
Podpułkownik-pilot myśliwski I klasy. 31 lat. W lotnictwie od 1946 r. 1 385 godz w powietrzu. Odznaczony: Złotym Krzyżem Zasługi, Srebrnym Medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyźnie" i innymi.

ADAM BUCZYŃSKI
Major-pilot myśliwski II klasy. 32 lata. W lotnictwie od 1945 r. Odznaczony 2-krotnie Srebrnym Krzyżem Zasługi, Brązowym Medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyźnie" i innymi.

ZYGMUNT CZAJKA
Major-pilot myśliwski I klasy. 26 lat. Odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi, Brązowym Medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyźnie".

Manewry

W ciszę uśpionego poranka wdziera się nagle ryk silników czołgowych, warkot setek samochodów. Za czołówką pancerną ruszyły opancerzone transportery z piechotą. Górą, tuż pod chmurami przeleciał pierwszy klucz myśliwców. Strona „czerwona" rozpoczęła natarcie na pozycje „niebieskich".

Przeprowadzone na Pomorzu Zachodnim manewry jesienne wykazały wzrost poziomu wyszkolenia i sprawności naszego wojska, wykazały, że przedstawiają one poważną siłę bojową. Zobaczyliśmy na tych ćwiczeniach (po raz pierwszy po wojnie dopuszczono do oglądania manewrów przedstawicieli prasy) wiele nowego sprzętu bojowego, wypróbowano w czasie ich trwania szereg nowych założeń taktycznych. Między innymi — na tym chciałbym się dłużej zatrzymać — ćwiczenia cechowało znacznie szersze niż dotychczas zastosowanie lotnictwa.

Oto w pewnym miejscu utknęły pododdziały piechoty (piszę „piechoty", ale obecnie żołnierze nacierają nie schodząc prawie nigdy ze swych opancerzonych transporterów). Zażądano wsparcia lotniczego. Akcja myśliwców bombardujących następuje błyskawicznie. Podchodzą nisko do rejonu walk (uwaga, radiolokacja!), ogniem działek i bombami w kolejnych nalotach niszczą cele. Przy szybkości naszych odrzutowców artyleria przeciwlotnicza nie ma wiele do powiedzenia.

Oto gdzie indziej wykryto odwody „przeciwnika". Dzisiejsza taktyka powietrzna każe nie obezwładniać, a — niszczyć. Szykuje się więc cała wyprawa — obok myśliwców startują bombowce, wszystko to leci na cel, by atakiem zarówno z lotu poziomego jak nurkowego zadać jak największe straty.

Oto atak na umocnione pozycje. Jest cicho, gdzieniegdzie „posunie" ktoś serię z kaemu. Słychać jak wysoko, nad chmurami nadciągają samoloty. I nagle przed nami wzbija się z ziemi fontanna dymu i pyłu, wznosi się wysoko w górę, przybierając kształt charakterystycznego grzyba. Za chwilę dobiega ogłuszający huk. Kryj się — bomba atomowa! (Ta bomba to oczywiście setki kilogramów trotylu oraz środki błysko- i dymotwórcze). Teraz po odczekaniu, aż zmaleje nieco promieniowanie, ruszą w wyrwę szybkie związki. Natarcie ma drogę wolną.

Wojska doszły do szerokiej przeszkody wodnej. Już w pocie czoła pracują saperzy, szykując różnorodny sprzęt przeprawowy, przygotowują elementy mostu. Ale przeciwnik jest czujny, przyjmie na pewno atakujących lawiną ognia i żelaza. Trzeba go zatem związać. I to niebezpieczne zadanie biorą na siebie wojska desantowe. Szybko zostaje rozpoznany teren, wybrane miejsce lądowania. Pod osłoną myśliwców lecą nad „nieprzyjacielski" teren ciężkie transportowce. Chwila — i niebo roi się od czasz spadochronów. „Straty" pewne będą, ale nieprzyjaciel musi skierować część swych sił przeciwko taktycznemu desantowi. Spadochroniarze nie będą długo walczyli samotnie, bo oto wśród huku dział ruszają amfibie, łodzie, szturmowe pontony. Tego natarcia nie mogą zatrzymać obrońcy. Przyczółek zostaje utworzony.

Nie zapomniano także i o starych szturmowcach Iłach. Przy zwalczaniu celów punktowych są one w pewnych warunkach, głównie dzięki broni rakietowej, bardzo skutecznym środkiem walki. Na froncie potrzebne są nie tylko odrzutowce. Nie tylko odrzutowce, bo trzeba latać również i wolno. To zadanie spełniają znowu najlepiej śmigłowce, które stopniowo wchodzą do wyposażenia armii jako sprzęt służący do łączności i rozpoznania.

Manewry prowadzone na dużą skalę potwierdziły raz jeszcze, że nasz sprzęt lotniczy w pełni odpowiada wszystkim wymaganiom nowoczesnej wojny. Chodzi tu oczywiście o lotnictwo taktyczne. Strategiczne — ciężkie kosztowne bombowce — nie są nam przecież potrzebne: napadać nikogo nie myślimy.

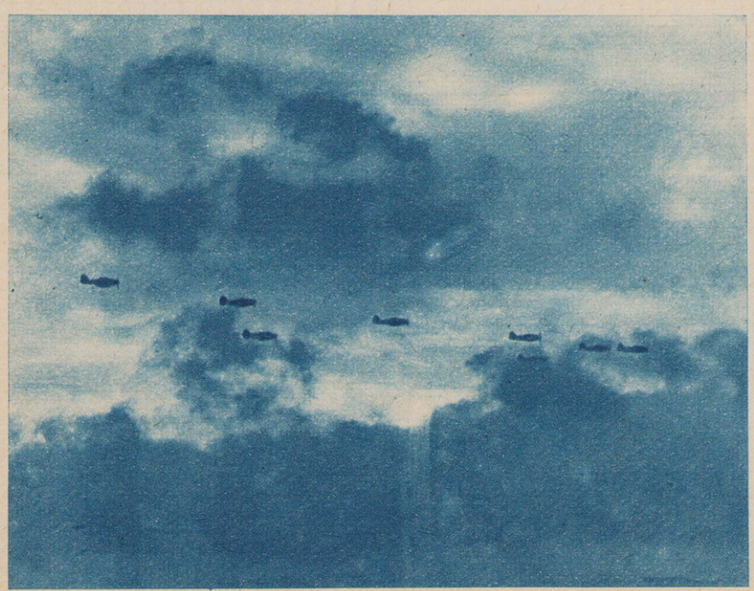
Ale przed lotnikami stoi zadanie, które przed świętem lotnictwa sprecyzował generał Frey-Bielecki: „Latać coraz pewniej, coraz sprawniej wypełniać zadania bojowe, szkolić się, by ten wyprodukowany przez naszych robotników sprzęt jak najlepiej wykorzystać".

RAJMUND SZUBAŃSKI

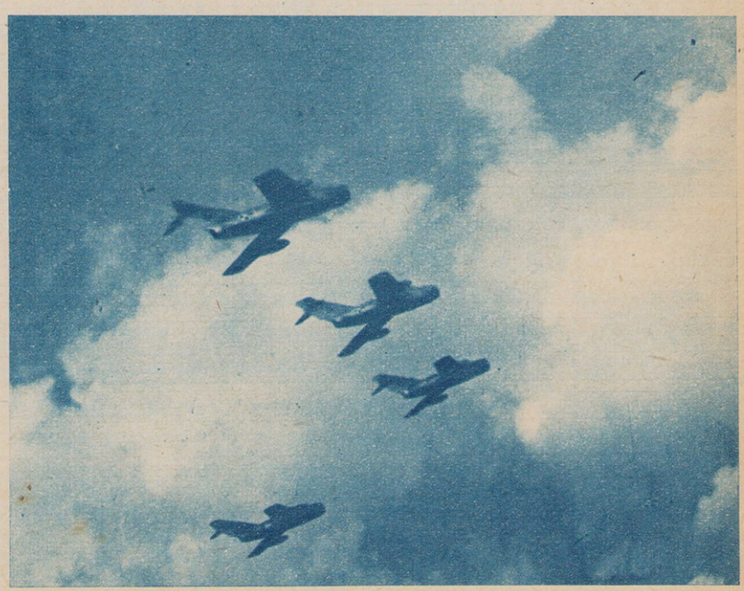
Potężna eksplozja wielu ton materiałów wybuchowych imitowała wybuch bomby atomowej. Utworzył się nawet charakterystyczny grzyb.

Minister Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski w otoczeniu generalicji i obserwatorów manewrów przy śmigłowcu SM-1.

Do akcji weszły szturmowce...



Myśliwce odrzutowe atakują... Foto: WAF — J. Fil i Z. Chmurzyński



Z WARSZAWY NA LITWĘ „SYRENĄ"

ZBIGNIEW BURZYŃSKI i FRANCISZEK HYNEK

DLA nas dzień 8 września był szczególnie uroczysty, z uwagi na skromny udział w pokazach lotniczych po raz pierwszy po wojnie i spotkanie się w koszu balonu po dwudziestu przeszło latach. Poczuliśmy się młodsi i cieszyliśmy się w oczekiwaniu nowych przygód, jakie nastręcza każdy lot balonem wolnym. W locie oprócz nas wziął udział młody adept sportu balonowego Przemysław Nowacki, syn naszego kolegi, pilota balonowego inż. Walentego Nowackiego. Start balonu „Syrena" był przewidziany na zakończenie pokazów.

Po nerwowych chwilach przygotowań balonu do lotu, przeżytych wskutek zbyt bezpośredniego zainteresowania się publiczności naszym balonem, o godzinie 18,47 wystartowaliśmy. Na wysokości 250 metrów przelecieliśmy nad trybunami, żegnani oklaskami publiczności. Teraz — dokoła panuje niczym niezmącona cisza. Będzie ona naszym nieodłącznym towarzyszem aż do końca lotu.

Tymczasem musimy się nieco urządzić na naszym maleńkim pokładzie. Worki z piaskiem wieszamy poza burtą po rogach kosza. Do dłuższej burty, również na zewnątrz, mocujemy deskę do map, kompasu i przyborów do pisania. Dzielimy się funkcjami. Burzyński prowadzi orientację, Hynek odpowiada za balastowanie. Młodego Nowackiego, swój drugi lot w życiu, będziemy instruować o wykonywanych przez nas czynnościach oraz zjawiskach zachodzących w czasie lotu.

Lecimy w kierunku północnym. Na wysokości 350 metrów w dwudziestej minucie przelatujemy nad Łomiankami. O godz. 19.15 przekraczamy koło Jabłonny Wisłę. Przelatujemy w pobliżu Legionowa, naszego portu balonowego przed wojną. Jest gdzina 19.22, wysokość 500 m, prędkość około 30 km/h. Zjadamy po kilka kanapek i popijamy herbatą. Balon wznosi się powoli. Słyszymy szczekanie psów i gdzie niegdzie głos dzwonów kościelnych. O godz. 20.50 przelatujemy nad Makowem Mazowieckim na wysokości 870 m. Balastu zużyliśmy cztery worki. O godz 21.58 na wysokości 1 000 m przekraczamy rzekę Omulew, około 10 km na północny zachód od Ostrołęki. W blasku księżyca widzimy Narew.

Lecimy w kierunku północno-wschodnim. Prędkość lotu nieco maleje, oceniamy ją teraz na 20 km/h. O godz 23.04 przekraczamy rzekę Szkwę w odległości około 20 km na zachód od Nowogrodu. O godz 24.00 znajdujemy się w rejonie 10 km na zachód od Kolna, na wysokości 1 380 m. Odczuwamy chłód. Wkładamy kombinezony i kominiarki. Nasz uczeń drzemie na pokrowcach w koszu. Jesteśmy na wysokości oparów, które tworzą coś w rodzaju drugiego horyzontu. Nad nami błękit w świetle księżyca, z Niedźwiedzicami, gwiazdą Polarną i Orionem. Mamy wrażenie, że prędkość lotu maleje w dalszym ciągu.

O godz. 1.08 na wysokości 1 650 m posiadamy jeszcze ponad dziesięć worków balastu i znajdujemy się około 15 km na północ od Kolna. Orientacja jest coraz trudniejsza z powodu braku wybitniejszych punktów w postaci miejscowości oświetlonych. Przewidujemy, że w ciągu najbliższej godziny lotu osiągniemy rejon pojezierza Augustowskiego, co umożliwi nam dokładniejsze ustalenie naszego położenia.

O godz 2.05 z wysokości 1 650 m słyszymy za nami odgłos zbliżającego się pociągu. Pociąg — jest to osobowy — mija nas, gdy przelatujemy w niewielkiej odległości od toru prowadzącego ze Szczytna przez Pisz do Ełku. W kwadrans potem dostrzegamy za nami w poświacie księżycowej jezioro. Przypuszczalnie jest to jezioro Roś. O godz 3.50 jesteśmy w pobliżu Ełku. Wysokość 1 550 m, balastu 9,5 worka. Po godzinie lotu znajdujemy się między Oleckiem i Suwałkami. Wysokość 1 600 m. Otwieramy dwa razy klapę. Postanawiamy schodzić do lądowania.

Około piątej robi się widniej. Wysokość — 1 450 m, otwieramy ponownie klapę. Opadamy z szybkością 1 do 2 m/sek. Godz 5.07 — wysokość 1 350 m. Dwa razy otwieramy klapę. O 5.15 jesteśmy na wysokości 1 350 m. Po dziesięciu minutach z wysokości 150 m widać pod nami podmokły teren, w dolinie Czarnej Hańczy. Z przodu widoczne wzniesienia terenu. Na najbliższym z nich postanawiamy lądować.

Jeszcze jedno otwarcie klapy i o godz 5.40 lądujemy na ściernisku w pobliżu zabudowań większego gospodarstwa rolnego. Balastu użytecznego pozostało nam około 9 worków, czyli ponad 100 kG, z którym można by lecieć jeszcze z dziesięć godzin. Za parę minut przybiegli do nas mieszkańcy wsi, na której polu odbyło się lądowanie balonu. Od nich dowiedzieliśmy się, że jesteśmy na Litwie, w odległości kilkunastu kilometrów od miasta Kalwaria, pięć do sześciu kilometrów od granicy polskiej.

Przyjęto nas serdecznie, pomagając przy złożeniu balonu. Wkrótce przybyli przedstawiciele z tzw. „Rejonu", zawiadomieni o naszym lądowaniu przez miejscowego przedstawiciela „Sielsowietu". Udaliśmy się do Kalwarii samochodami. W „Rejonie" wylegitymowaliśmy się i wyjaśniliśmy cel naszego lotu — z okazji święta polskiego lotnictwa. Po przyjęciu nas śniadaniem, w miłym nastroju, umożliwiono nam kilka godzin snu, potem zaproszono powtórnie na obiad i wieczorem około godziny 20.00 przekazano bez komplikacji komendantowi polskiej placówki WOP. Tam spędziliśmy noc z 9 września na 10-ty i pół dnia, organizując przy pomocy jednego z oficerów środek transportu dla nas i balonu do stacji kolejowej w Suwałkach. Do Warszawy odjechaliśmy wraz z balonem o godzinie 20.40, kończąc tym samym naszą pierwszą po wojnie przygodę balonową.

Balon „Syrena" na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego na Gocławiu, przed startem do pierwszego lotu. Foto: B. Koszewski

PRZEDSTAWIAMY ODZNACZONYCH LOTNIKÓW WOJSKOWYCH

WITOLD BIAŁECKI

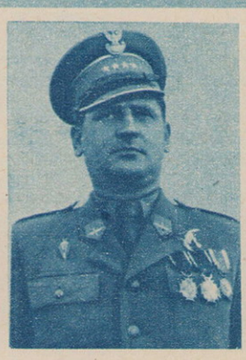
Kapitan-pilot bombowy III klasy. 34 lata. Odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi, Srebrnym i Brązowym Medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyźnie".

JERZY BUDZISZ

Kapitan-pilot myśliwski II klasy. 30 lat. W lotnictwie od 1950 roku. Odznaczony: Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi.

ZDZISŁAW CZECH

Kapitan-pilot myśliwski II klasy. 26 lat. 890 godz. w powietrzu. Odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.



ZYGMUNT DĘBOWSKI

Kapitan-pilot myśliwski II klasy. 29 lat. W lotnictwie od 1949 roku. Odznaczony Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi, Brązowym Medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyźnie".

KAZIMIERZ GIELAS

Kapitan-pilot myśliwski II klasy. 37 lat. 940 godz. w powietrzu. Odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi, Brązowym Medalem Na Polu Chwały i innymi.

CZ. LEWANDOWSKI

Kapitan-pilot II klasy. Nawigator-instruktor. 29 lat. W lotnictwie od 1949 roku. 1 860 godzin w powietrzu. Odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi i innymi.

Chwila po przekazaniu hangaru aeroklubowi. Na trybunie przy mikrofonie — po lewej: przewodniczący komitetu budowy hangaru Władysław Kółeczko, po prawej: prezes Aeroklubu Robotniczego w Stalowej Woli inż. Zdzisław Sikorski.

Na przyjęciu dla budowniczych hangaru i zaproszonych gości dyrektor Aeroklubu PRL ppłk Marcin Monis w uznaniu zasług przy budowie hangaru wręczył dyrektorowi huty Stalowa Wola — inż. Józefowi Waniekowi pamiątkowy puchar.

STALOWOWOLSCY LOTNICY

MAMY dzień 22 września. Lotnisko w Turbii. Dochodzi godzina 15. Orkiestra gra Marsz Lotników, przycichają głosy zebranej publiczności. Z trybuny przemawia przewodniczący komitetu budowy hangaru Władysław Kółeczko. Kreśli w sposób zwięzły działalność grupy entuzjastów lotnictwa, którzy w oparciu o pomoc społeczeństwa i miejscowych zakładów pracy mogli urzeczywistnić powstanie ośrodka lotniczego na terenie Stalowej Woli.

Mimo woli spoglądam na młodych chłopców z drużyny harcerskiej im. Żwirki i Wigury. I teraz, gdy widzę biało-czerwone szachownice naszyte na ich rękawach, przypomina mi się historia zastępu harcerskiego Władysława Kółeczki sprzed dziesięciu lat, o którym swego czasu słyszałem. Jest ona jednak zbyt obszerna, aby ją w całości tutaj przytaczać.

...Otóż w 1947 roku grupa harcerzy postanawia zorganizować ośrodek lotniczy. W 1950 roku przedstawia swój projekt społeczeństwu, które wyraża na to swą aprobatę. Przede wszystkim trzeba było zbudować wieżę spadochronową. W realizacji tego śmiałego przedsięwzięcia pomogły przedsiębiorstwa budowlane, a szczególnie miejscowa huta. 7 września 1952 roku był dniem oddania do użytku nowowybudowanej wieży. Tego też dnia wykonano z niej 200 skoków.

Lecz ambitne zamierzenia entuzjastów sięgały dalej. Mijały lata. Wreszcie w 1955 roku powstaje komitet budowy hangaru, który miał w swych planach również zorganizowanie aeroklubu. Komitet ten zbiera fundusze. Dnia 19 stycznia 1957 roku wybrany zostaje pierwszy zarząd aeroklubu, który przejawia dalej aktywną działalność na tym polu. 2 maja 1957 r. rozpoczęto budowę hangaru — ukończono ją właśnie wczoraj...

W tej właśnie chwili powstaje wśród ludzi małe poruszenie. Władysław Kółeczko w imieniu komitetu przekazuje hangar prezesowi Aeroklubu Robotniczego w Stalowej Woli, Zdzisławowi Sikorskiemu. Ten sympatyczny, starszy już mężczyzna, inżynier lotniczy i członek pierwszych kół lotniczych na terenie Lwowa, jest wyraźnie wzruszony.

Wkrótce też zabiera głos dyrektor Aeroklubu PRL ppłk Marcin Monis, po czym w otoczeniu członków zarządu aeroklubu stalowowolskiego udaje się pod hangar, gdzie przecina biało-czerwoną wstęgę.

Przy budowie hangaru jak i w komitecie organizacyjnym pracowało wielu ludzi. Niesposób ich wszystkich wymienić. Te kilka nazwisk niżej podanych niech będzie jednocześnie symbolem ofiarności tych wszystkich, którzy swą bezinteresownością i osobistym udziałem stworzyli nowy trwały obiekt lotnictwa sportowego na terenie Stalowej Woli. Będzie to przede wszystkim dyrektor huty inż. Józef Waniek, dalej — Bolesław Borowiec, Kazimierz Duchnikowski, Zbigniew Flasza, Władysław Kółeczko, inż. Jerzy Kusztejko, Władysław Paterek, Andrzej Piłat, inż. Zdzisław Sikorski i Bolesław Tyc.

Po przekazaniu hangaru odbyły się pokazy lotnicze w wykonaniu członków Aeroklubu Mieleckiego, którzy w swym programie zaprezentowali skoki spadochronowe, pokazy akrobacji na szybowcach i samolotach sportowych. Współpraca lotników mieleckich ze stadowowolskimi entuzjastami lotnictwa datuje się nie od dzisiaj i należy wierzyć w jej dalsze zacieśnienie.

Inicjatywa entuzjastów lotniczych ze Stalowej Woli stanowi piękny przykład godny naśladowania, szczególnie dla tych, którym rzucone hasło „Uczmy się latać" ma być wzlotem w przestworza. Dla młodzieży w Stalowej Woli hasło to stało się już rzeczywistością.

Gdy będziecie czytać te słowa, z lotniska w Turbii startować będą już samoloty i szybowce do pierwszych lotów. Bo trzeba Wam wiedzieć i to, że aeroklub ma już swoich skoczków spadochronowych, pilotów szybowcowych i samolotowych. Są to bądź starzy i doświadczeni piloci, bądź wyszkoleni w ostatnich latach w szkołach i aeroklubach, zwłaszcza w mieleckim i rzeszowskim.

Społeczeństwo Stalowej Woli ma swoich lotników. Bo przecież spoglądając na przelatujący samolot lub szybowiec, jakoś radośnie i lekko na sercu jest powiedzieć do kogoś bliskiego:

— Popatrz, to „nasi".

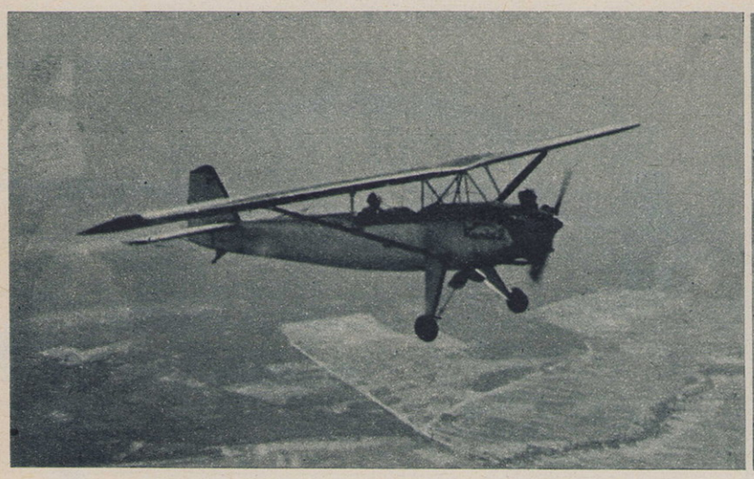
(Mal)

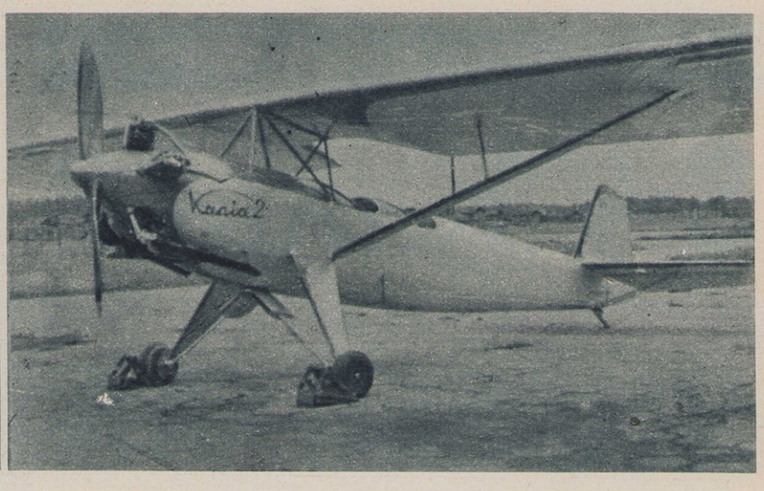
Zainteresowanie lotnictwem, a szczególnie pokazami lotniczymi, przeszło oczekiwania organizatorów, którzy z wielkim zainteresowaniem przyglądali się ewolucjom lotników mieleckich.

Uroczysta i radosna dla stalowowolskiej młodzieży chwila: przecięcie wstęgi symbolizujące oddanie do użytku nowowybudowanego hangaru.

Po wielu latach upartych starań młodzież lotnicza Stalowej Woli dopięła swego — ma własny aeroklub, własne lotnisko z hangarem i sprzęt

Foto: B. Koszewski (5)





„KANIA 2" – NADZIEJA NASZYCH AEROKLUBÓW

TADEUSZ PSZENICKI
Specjalny wysłannik „Skrzydlatej Polski"

OMAWIAJĄC nowy polski prototyp — samolot S-4 „Kania 2", należy zastrzec od razu: nie jest to wcale rewelacja techniczna. Układ samolotu, konstrukcja i rozwiązania detali — proste, tanie, wypróbowane od dziesiątków lat. Samolot nie będzie bił żadnych rekordów, bo nie do tego jest zresztą przeznaczony. Skąd więc płynie nasze zainteresowanie „Kanią"?

Wszyscy wiemy, jaki jest stan naszego sprzętu samolotowego do podstawowego szkolenia. CSS-13 — antyk, już zresztą nigdzie nie produkowany. Samolot do holowania szybowców? CSS-13 — o prędkości wznoszenia 2,2 m/sek. Samolot do wywożenia skoczków? CSS-13 — o pułapie 3 000 m.

W tych warunkach można się szczerze cieszyć z ukończenia budowy pierwszego prototypu nowej „Kani", samolotu, którego i pułap i prędkość wznoszenia są dwa razy większe od CSS-13 (przy tym samym silniku). Najważniejszym zaś jest fakt, że samolot S-4 może być produkowany szybko i tanio — że możemy mieć realne nadzieje na jego szerokie rozpowszechnienie.

Czy wobec tego nie warto dowiedzieć się o „Kani" czegoś więcej?

NIE OD RAZU „KANIĘ" ZBUDOWANO...

Historia „Kani" jest długa i nieco zawiła. Projektant samolotu, inż. Eugeniusz Stankiewicz, znany jako rzecznik budowy lekkich samolotów drewnianych — pracuje nad tym zagadnieniem już od dwudziestu lat. Pierwszą konstrukcją inż. Stankiewicza, którą można traktować jako przodka „Kani", był zbudowany w Mielcu w roku 1945 górnopłat PZL S-1.

Drugim prototypem był zbudowany w roku 1951 w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym samolot sportowy S-3 „Kania". Maszyna ta, konstruowana z przeznaczeniem do holowania szybowców, została zbudowana w ciągu czterech i pół miesiąca i oblatana 1 maja 1951 roku przez pil. Tadeusza Więckowskiego. Mimo że własności lotne znacznie przewyższały osiągi typowego sprzętu aeroklubów (CSS-13) — samolot został negatywnie oceniony przez Instytut Lotnictwa.

Dopiero w roku 1956, gdy katastrofalny stan naszego lotnictwa sportowego przestał być przemilczaną „kwestią polityczną", sprawa „Kani" mogła znowu wypłynąć. Zadecydowano budowę nowego prototypu „Kani", a pracę powierzono Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu.

SIEDEMNAŚCIE MIESIĘCY PRACY — TO DUŻO CZY MAŁO?

Praca nad „Kanią" w zakładach mieleckich rozpoczęła się 1 kwietnia 1956 roku. Przewidywano równoczesną budowę trzech prototypów. Nowe prototypy miały być aerodynamicznie kopią poprzedniego — S-3, wynikła jednak konieczność dokonania niewielkich na ogół zmian konstrukcyjnych i sporządzenia pełnej dokumentacji rysunkowej.

Prace obliczeniowe i konstrukcyjne wykonywał pod kierownictwem inż. Stankiewicza zespół młodych konstruktorów z Mielca. Do zespołu tego należeli inżynierowie: Żok, Jachyra Myszka, Olenderek, Biegocki i Merle, którzy na czas budowy „Kani" zaprzestali opracowywania własnego projektu. Wkładem pracy wyróżnił się zwłaszcza inż. Żok. W październiku 1956 obliczenia i projekt zostały przesłane do Instytutu Lotnictwa celem zatwierdzenia.

Po doprowadzeniu samolotu do montażu inż. Stankiewicz przeniósł się do Warszawy, a kierownictwo prac nad zakończeniem montażu objął Władysław Kiryluk.

W trakcie budowy wprowadzono szereg zmian konstrukcyjnych czy wyposażeniowych: przerobiono skrzela skrzydłowe, zmieniono wyposażenie kabin (nowe, amortyzowane tablice), przeprojektowano osłony silnika, tworzące wraz z kołpakiem śmigła płynną linię kadłuba.

Nie można powiedzieć, aby praca nad budową nietrudnego przecież prototypu przebiegała sprawnie i szybko. Zakłady mieleckie nie posiadają wydziału budowy prototypów — wiele części wykonywano „okazyjnie" na wydziałach produkcyjnych, co trwało bardzo długo i wywoływało przestoje przy montażu. Wiele czasu i pieniędzy pochłaniało także wprowadzenie wspomnianych zmian (nie będziemy tutaj rozpatrywali ich słuszności) już po opracowaniu dokumentacji. Te wszystkie przeszkody i niewłaściwa organizacja budowy prototypu spowodowały nieoczekiwany wzrost kosztów budowy, a przede wszystkim nadmiernie przedłużyły czas jej trwania.

W KORKOCIĄG ANI RUSZ...

Dnia 31 sierpnia samolot S-4 „Kania 2" został przyjęty i dopuszczony do lotu przez Kontrolę Cywilną Statków Powietrznych. Pierwszy lot przeprowadzony został 3 września przez pilota Tadeusza Gołębi wskiego na lotnisku fabrycznym w Mielcu. W następnych dniach przeprowadzono szereg lotów zapoznawczych, a 15 września na pokazach lotniczych w Mielcu pilot Gołębiewski prezentował srebrno-czerwoną „Kanię" podczas defilady i kręcił na niej podstawową akrobację. Do chwili obecnej prototyp przepracował już około piętnastu godzin.

Co mówi na temat nowego samolotu oblatywacz?

Dotychczasowe loty „Kani", mające charakter zapoznawczy, potwierdziły zgodność osiągów i zachowania się samolotu z zasadniczymi założeniami konstrukcyjnymi. Oczywiście dokładne liczby i wnioski będzie można podać dopiero po ukończeniu wszystkich przewidzianych programem prób w locie. Ponieważ jednak próby mogą potrwać kilka miesięcy, zadowolimy się teraz wrażeniami i uwagami, udzielonymi nieoficjalnie przez pilota p. Gołębiewskiego.

O doskonałej widoczności z kabin, jaką zapewnia układ górnopłata, nie wypada nawet wspominać. Prędkość max. osiągnięta przy ziemi (bez pasażera) wynosi 180 km/h, na wysokości 1 000 m — 176 km/h. Samolot osiąga godną uwagi prędkość minimalną — około 55 km/h (piszę około, gdyż przy tak małej prędkości nie można uzyskać prawidłowych wskazań prędkościomierza pokładowego).

Cechą szczególną „Kani", co podkreśla oblatywacz, jest doskonała sterowność samolotu — maszyna prawidłowo reaguje na stery w całym zakresie osiągalnych prędkości (od 60 km/h do prędkości max.). Najmniejsze siły na drążku występują przy prędkości 120—140 km/h. Siły te zwiększają się znacznie przy prędkościach krańcowych (samolot posiada stery niewyważone).

Stateczność samolotu dobra. Odczuwa się wprawdzie w locie wpływ momentu obrotowego śmigła, ale ma to być skompensowane przez przestawienie statecznika pionowego. Druga cecha charakterystyczna — samolot w żaden sposób nie wchodzi w korkociąg. Nie ma metody...

„Kania", jak na samolot holujący przystało, posiada doskonałą prędkość wznoszenia — około 4,5 m/sek. przy ziemi Prób na osiąganie pułapu jeszcze nie przeprowadzano, ale dotychczasowe wyniki pozwalają szacować pułap praktyczny na 5 500 m (wynik równie doskonały).

Próby holowania szybowców będą odbywały się w późniejszym okresie, a więc teraz nic konkretnego o tym nie można napisać.

Bardzo pouczający jest widok wspólnego startu samolotu CSS-13 i „Kani" (mają przecież takie same silniki). Doskonale wówczas widać tragiczną ociężałość starego „kukuruźniaka". Podczas wspólnych lotów w szyku, gdy CSS-13 ryczy na 1 700 obr/min, „Kani-2" wystarcza tylko 1 200 obr/min.

Jak Wam się podobają te osiągi? Tylko wsiadać i lecieć...

CHOCIAŻ DREWNIAK, A JEDNAK...

Osobiście zapatruję się na konstrukcje drewniane trochę sceptycznie. Zawsze to nie to... Okazuje się jednak, że w przypadku „Kani" budowa z drewna ukazuje wszystkie swoje zalety. Przy budowie prototypów w Mielcu nie używano prawie żadnych przyrządów montażowych — wystarczyły proste drewniane stojaki.

Prostota konstrukcji, taniość materiałów — a więc niski koszt budowy (oczywiście w serii) — to zalety, dzięki którym „Kania" przedstawia się bardzo atrakcyjnie dla naszego lotnictwa sportowego. Czy atrakcyjności tej nie popsują jakieś usterki konstrukcyjne lub eksploatacyjne?

Już przy pierwszym wsiadaniu do przedniej kabiny walnąłem głową w krążek zamocowany na krawędzi spływu skrzydła (podtrzymuje linkę łączącą lotki). Niby drobna rzecz, a boli...

Można się także zastanowić, czy nie dałoby się szczęśliwiej rozwiązać umieszczenia zbiornika paliwowego. Obecnie zbiornik jest zakładany na samolot przez wręgę kadłuba — należy przedtem zdjąć silnik z łożem i wzmocnioną wręgę. Za to od strony kabiny zbiornik jest dostępny aż przesadnie: wisi nad stopami pilota. Gdyby pasy puściły, to pilot zostawia nogi pod zbiornikiem... Drobnym mankamentem układu jest paliwomierz pływakowy (rurka wystająca z kadłuba), przez który wycieka benzyna nawet przy głębszych zakrętach.

Pewną niedogodnością jest zastosowanie małych kółek (400×150) na łożyskach ślizgowych. Kółka te wyposażone są w napędzane mechanicznie hamulce jednoszczękowe — zbyt słabe, jak się okazało. Również uruchamianie hamulców jest bardzo niewygodne — pedał hamulca należy zaczepić obcasem i podnosić do góry.

Trudności przy kołowaniu sprawia stała płoza ogonowa, niepotrzebnie powiększająca promień zakrętów na ziemi do 30 m.

CIĄG DALSZY NA STR. 10

S-4 Kania 2

OPIS TECHNICZNY

KANIA 2", skonstruowana przez inż. Eugeniusza Stankiewicza, stanowi ulepszoną wersję samolotu S-3 „Kania", zbudowanego w 1951 r. w warsztatach SZD w Bielsku. Głównym przeznaczeniem samolotu jest holowanie szybowców. Poza tym „Kania 2" może służyć do szkolenia w podstawowym pilotażu, a także do wywożenia skoczków. Głównymi zaletami nowego samolotu jest niezwykła prostota jego konstrukcji i taniość wykonania, a także ekonomiczność w użytkowaniu.

Przy tym samym silniku i przeznaczeniu, co w stosowanym szeroko CSS-13, „Kania 2" może wykazać się znacznie lepszymi osiągami.

Samolot S-4 „Kania 2" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym zastrzałowym górnopłatem, konstrukcji całkowicie drewnianej.

Płat dwudzielny o obrysie prostokątno-trapezowym odznacza się lekkim skosem (5° na krawędzi natarcia) i wzniosem około 2°. Profil NACA — 23012 wzdłuż całej rozpiętości. Konstrukcja skrzydeł jednodźwigarowa z kesonem noskowym. Lekkie żeberka kratowe. Dźwigar skorupowy prostopadły do osi samolotu. Keson utworzony ze sklejki. Część spływowa skrzydła kryta płótnem. Lotki różnicowe, szczelinowe — mają konstrukcję zbliżoną do skrzydeł. Na przestrzeni lotek w kesonie umieszczona jest stała szczelina (slot) zapewniająca skuteczność lotek na dużych kątach natarcia. W części środkowej płat jest przewężony dla ułatwienia wsiadania do kabiny. Oba skrzydła są zamocowane za pomocą pary okuć (okucie główne na dźwigarze i okucie przednie na listwie noskowej) do kozła z rur stalowych nieprofilowanych, zabudowanego na kadłubie. Każde skrzydło jest podparte zastrzałem drewnianym o konstrukcji skrzynkowej, oprofilowanym sklejką. Zastrzały są w połowie swej długości usztywnione dodatkowymi zastrzałami z rur stalowych oprofilowanych.

Konstrukcja kadłuba półskorupowa. Szkielet składa się z czterech sosnowych podłużnic o przekroju prostokątnym i 13 wręg skrzynkowych lub pływakowych. Pokrycie pracujące ze sklejki brzozowej wzmocnionej listewkami sosnowymi. Boki kadłuba są płaskie, a dół i góra półokrągłe. Bagażnik za tylną kabiną — dostępny na ziemi.

Odkryte kabiny załogi z fotelami w tandem. Tylna kabina przeznaczona jest dla pilota, przednia dla nawigatora. Kabiny wyposażone są w dwuster. Obie kabiny wyposażone są w jednakowy komplet przyrządów pokładowych: wysokościomierz, sztuczny horyzont, wariometr, prędkościomierz, busola, kontroler silnika (na wspólnej amortyzowanej tablicy) oraz obrotomierz i termometr mieszanki. Z lewej strony każdej tablicy znajduje się wyłącznik iskrowników. Ponadto tylna kabina zaopatrzona jest w iskrownik rozruchowy, przełącznik iskrowników KABINA I — KABINA II; wyłącznik świateł pozycyjnych, pompkę zastrzykową, kran paliwa oraz gałkę zrzutu liny holowniczej (na lewej burcie).

Fotele załogi przystosowane do spadochronów siedzeniowych — oparcia z poduszek skórzanych. Oparcie tylnego fotela odchylane w celu umożliwienia dostępu do bagażnika. Kabiny osłonięte są jednakowymi wiatrochronami giętymi z plexi. Instalacja elektryczna samolotu (światła pozycyjne) zasilana z bateryjek kieszonkowych, umieszczonych w bagażniku.

Sterowanie giętkie (linkowe). Drążki sterowe zabudowane na rurze skrętnej sprzęgnięte są popychaczami ze sobą i z dźwignią pośrednią zabudowaną za tylną kabiną. Podobną dźwignia zabudowana w tyle kadłuba napędza popychaczem ster wysokości. Dźwignia osadzona na rurze skrętnej drążków sterowych napędza lotki za pośrednictwem linek. Pedały (konstrukcji podobnej do stosowanych w szybowcach) sprzęgnięte linkami ze sterem kierunku. Dostęp do mechanizmów sterowania zapewnia wyjmowana podłoga ze sklejki.

Usterzenie o obrysie trapezowym — statecznik poziomy podparty zastrzałami o przekroju kołowym.

Stateczniki konstrukcji dźwigarowo-kesonowej, podobnie jak przednia część skrzydeł. Stery niewyważone kryte płótnem.

Podwozie klasyczne, stałe. Podwozie główne trójgoleniowe (bezosiowe) z rur stalowych zamocowanych zawiasowo do kadłuba. Boczne golenie okryte wspólnie płótnem. Goleń wewnętrzna, teleskopowa, amortyzowana sznurem gumowym. Koła niskiego ciśnienia o wymiarach 400 x 150 mm. Hamulce szczękowe, mechaniczne, napędzane cięgnami Bowdena. Płoza ogonowa jesionowa, okuta, amortyzowana sznurem gumowym. Na okuciu zamocowania płozy umieszczono zaczep szybowcowy.

Silnik pięciocylindrowy, gwiazdowy M 11 D o mocy 125 KM nieoprofilowany, zabudowany przed kadłubem na łożu z rur stalowych amortyzowanych tulejkami gumowymi. Komora łoża zakryta osłonami z blachy duralowej. Zbiornik olejowy z samolotu CSS-13. Śmigło drewniane, stałe, o skoku 1,7 m i średnicy 2,1 m. Opadowy zbiornik paliwa o pojemności 168 l zabudowany jest w przedniej części kadłuba. W celu montażu zbiornika przednia wręga kadłuba ma konstrukcję ramową i jest usztywniona ściągnami stalowymi. Przegroda ogniowa z blachy duralowej. Rozruch silnika ręczny, przy zastosowaniu iskrownika rozruchowego. Przewidziana możliwość zastosowania silnika o większej mocy, M-11 FR (160 KM).

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

DANE TECHNICZNE

Wymiary.

Rozpiętość	—	12,12 m
Długość	—	8,15 m
Wysok. (na ziemi)	—	2,35 m
Pow. nośna	—	20 m²
Wydłużenie	—	7,34

Ciężary:

Cięż. własny	—	500 kG
Cięż. w locie	—	800 kG
Obciąż. pow.	—	40 kG/m²
Obciąż. mocy	—	6,4 kG/KM

Osiągi (przybliżone):

Prędk. max. przy ziemi	—	180 km/h
Prędk. przel.	—	160 km/h
Prędk. optym.	—	95 km/h
Dopuszcz. prędk. nurkowania	—	260 km/h
Prędk. wznosz.	—	4,5 m/sek
Pułap praktycz.	—	5 500 m
Zasięg		około 800 km
Rozbieg		około 60 m

Dokładne osiągi samolotu zostaną podane po zakończeniu prób prototypu.

WIDOK Z LEWEJ STRONY

BIAŁE ŚWIATŁO POZYCYJNE

Kania 2

S-4

Z1

Z2

STOPIEŃ WEJŚCIOWY (KOLOR CZARNY)

WIERNIK WLEWU PALIWA I OLEJU

A B C D E F

WIDOK WRĘG Z PRZEDNIEJ KABINY

WIDOK WRĘG Z TYLNEJ KABINY

K H

METRY

WIDOK Z PRAWEJ STRONY

USUNIĘTO SILNIK, PRAWY ZASTRZAŁ SKRZYDŁOWY ORAZ PRAWĄ GOLEŃ I KOŁO PODWOZIA

M F Z2 E D C B A

DYSZA VENTURI (KOLOR CZARNY)

NAPISY NA PŁATOWCU (NA RYS. OZNACZANE ~~~)

NAPIS Z1 (POD ZNAKIEM CZERW. KRZYŻA)

APTECZKA W BAGAŻNIKU

NAPIS Z2: TU UNOSIĆ

W OBU KABINACH NA PRAWEJ BURCIE

SAMOLOT KLEJONY KLEJEM B 105 HANGAROWAĆ W SUCHYM POMIESZCZENIU

ROK BUDOWY 1956 / 1957
DWUMIEJSCOWY SAMOLOT SPORTOWO-SZKOLNY KONSTRUKCJI DREWNIANEJ
KONSTRUKTOR INŻ. E. STANKIEWICZ
NAPĘD: PIĘCIOCYLINDROWY SILNIK GWIAZDOWY M 11 D O MOCY 125 KM
ŚMIGŁO DWUŁOPATOWE DREWNIANE

RYSUNEK PRZEDSTAWIA PIERWSZY PROTOTYP OBLATANY DN. 3.9.1957
SAMOLOT MALOWANY NA KOLORY: SREBRNY I CZERWONY (JAK NA RYS.)
WSZYSTKIE NAPISY GRANATOWE
SILNIK I RURY WYD. CZARNE × ŚMIGŁO CZARNE Z ŻÓŁTYMI KOŃCÓWKAMI
WNĘTRZA KABIN POPIELATE × TABLICE PRZYRZĄDÓW CZARNE (JAK NA RYS.)

WYMIARY SAMOLOTU:

ROZPIĘTOŚĆ	12,12 M
DŁUGOŚĆ	8,15 M
WYSOKOŚĆ NA ZIEMI	2,35 M
ROZP. STATECZNIKA POZ.	4,00 M
PROFIL SKRZYDŁA	NACA 23012
ŚREDNIA CIĘCIWA AEROD.	1,69 M
POWIERZCHNIA NOŚNA	20,0 M²
SKOS KRAW. NAT.	5° × WZNIOS 2°
KOŁA PODWOZIA	400×150 MM
ROZSTAW KÓŁ	2,20 M
ŚREDNICA ŚMIGŁA	2,10 M

OPARCIA FOTELI ORAZ OBICIA WYKROJÓW KABIN Z BRĄZOWEJ SKÓRY
ZBIORNIK PALIWA (WIDOCZNY Z PRZEDNIEJ KABINY) ŻÓŁTY

BAGAŻNIK
DŹWIGNIA ZRZUTU LINY
PALIWOMIERZ
ZBIORNIK PALIWA
ZBIORNIK OLEJU
RAMA SILNIKA

PRZEKRÓJ KADŁUBA

WIDOK Z DOŁU

USUNIĘTO SILNIK I LEWY ZASTRZAŁ SKRZYDŁOWY

RURKA PITOT (TYLKO NA PRAWYM ZASTRZALE)

ZIELONE ŚWIATŁO POZYCYJNE

WZIERNIKI UKŁADU STEROWANIA

CZERWONE ŚWIATŁO POZYCYJNE

N

J L

G

ŚRODKOWA CZĘŚĆ SKRZYDŁA OD DOŁU

TABLICA PRZYRZĄDÓW POKŁ.

SZT. HORYZONT
WYSOKOŚCIOMIERZ
WARIOMETR
OBROTOMIERZ
BUSOLA
PRĘDKOŚCIOMIERZ
TERM. MIESZANKI
KONTROLER SILNIKA

PRZEDNIA KABINA

TYLNA KABINA

POW. KRESKOWANE – POKRYCIE SKLEJKOWE

DŹWIGNIA ZAWIESZ. LOTKI

SKLEJKA TYLKO NA DOLNEJ POW.

PRAWE SKRZYDŁO I LOTKA BEZ POKRYCIA PŁÓCIENNEGO (WIDOK Z DOŁU)

UCHWYT (KOL. CZARNY)

OTWORY DRENAŻOWE

P R S

G KRĄŻEK

L

H

M

J DŹWIGNIA ZAWIESZENIA

N

K DŹWIGNIA NAPĘDU

P R S

PODZIAŁKA 1:50

RYSOWAŁ TOPSZENICKI

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE
ALL RIGHTS RESERVED

„Kania 2" — nadzieja naszych aeroklubów

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 7)

Wymieniłem wszystkie chyba rzucające się w oczy minusy nowego prototypu. Wypada więc wspomnieć także o jego zaletach.

Mechanicy opiekujący się „Kanią 2" — Leszek Cuber i Tadeusz Pyź — twierdzą, że obsługa naziemna nowego samolotu jest o wiele łatwiejsza, niż obsługa CSS-13. Zapewniono bardzo wygodny dostęp do silnika dzięki duralowym pokrywom, mocowanym zapinkami Dżus. Przy wszystkich dźwigniach układu sterowania umieszczono wzierniki w pokryciu. Nie zawodzą także amortyzatory podwozia wykonane ze sznurów gumowych.

Oglądający prototyp zwraca uwagę na jego solidne i staranne wykonanie — to już zasługa warsztatowców Mielca, między innymi Adamczyka, Wojciechowskiego, Strycha.

NA PIERWSZYM PROTOTYPIE NIE KONIEC...

Obecnie przerwano prace nad drugim prototypem „Kani 2" aż do chwili ukończenia zasadniczych prób pierwszego prototypu. Wykonane są już zasadnicze zespoły: kadłub, skrzydła, usterzenie. Chodzi o to, że na drugiej maszynie zostaną dokonane wszystkie zmiany i poprawki, których celowości dowiodą próby w locie i na ziemi gotowego prototypu.

Już teraz wiadomo, że ster wysokości zostanie zaopatrzony w trymer i stała płoza ogonowa zostanie zmieniona na obrotową. Podwozie otrzyma większe koła (z łożyskami kulkowymi) oraz dwuszczękowe hamulce hydrauliczne. Dalsze zmiany zostaną narzucone przez wyniki prób.

Możliwość zabudowy silnika M 11 FR o mocy 160 KM, o czym nieraz wspominano, pozostanie chyba niezrealizowana ze względu na niecelowość polepszania osiągów kosztem ekonomiczności eksploatacji.

CO SIĘ Z „KANIĄ" STANIE?

Nie ja jestem powołany do udzielania odpowiedzi na to pytanie. „Kania 2" już lata, a oficjalne wyniki prób na pewno potwierdzą jej zalety. Wprawdzie nie bardzo jest zrozumiałe, dlaczego prototyp S-4 „Kani 2" posiada niższe osiągi niż poprzedni prototyp budowany w Bielsku — sprawa jednak jest zbyt obszerna i skomplikowana, wymagałaby zaznajomienia się z jej kulisami.

Mimo wszystko zalety „Kani" pozwalają typować ją na standartowy sprzęt naszych aeroklubów z przeznaczeniem do szkolenia początkowego, holowania szybowców i wywożenia skoczków spadochronowych. Czy te zalety wystarczą do uruchomienia produkcji seryjnej?

Cóż — wypada wyrazić życzenie, aby nie powtórzyła się historia sprzed sześciu lat, abyśmy mogli oglądać wiele egzemplarzy „Kani" służących polskim aeroklubom.

Czekajmy..

TADEUSZ PSZENICKI

ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

CZY PHILIP WILLS BĘDZIE STARTOWAŁ W LESZNIE

Po siedmiu konkurencjach mistrzem szybowcowym Anglii na rok bieżący został Tony Deane Drummond. Dalsze miejsca w czołówce zajęli: 2. Nick Goodhart, 3. Tony Goodhart, 4. David Ince, 5. Philip Wills.

Wyniki mistrzostw są podstawą do ustalenia składu ekipy na mistrzostwa świata w Lesznie w r. 1958. Postanowiono, że Anglię reprezentować będą: Deane Drummond, Nick Goodhart oraz jeden z trzech pozostałych wymienionych powyżej pilotów.

24 MISTRZOSTWA SZYBOWCOWE USA W ELMIRA

zakończone zostały w dniu 11 lipca br. Zwyciężył wielokrotny mistrz amerykański Stan Smith, główny konstruktor firmy Bell Aircraft Corporation w Bufallo. Smith należy do starej gwardii szybowników USA — po raz pierwszy zwyciężył on w mistrzostwach w r. 1933. W amerykańskim towarzystwie szybowcowym SSA pełni on funkcję wiceprzewodniczącego. W mistrzostwach startował na szybowcu Schweizer 1-21.

Drugie miejsce w mistrzostwach zajął Paul Bikle, dyrektor lotniczego centrum doświadczalnego w Edwards, na trzecim uplasował się pilot komunikacyjny Fritz Compton.

USAF KUPUJE SZYBOWCE

Firma Schweizer Aircraft Corp. dostarczyła armii amerykańskiej pierwsze szybowce jednomiejscowe 1-26B oraz dwumiejscowe 2-22A, przeznaczone dla USAF Air Academy w Denver (Colorado). Sprzęt ten przewidziany jest dla realizacji zarządzenia, wprowadzającego wyszkolenie szybowcowe do programu obowiązkowego szkolenia kadetów USAF. Na dwumiejscówkach 2-22A prowadzone będzie szkolenie podstawowe, natomiast szybowce jednomiejscowe wyposażone w tlen i radio pozwolą kadetom na pełne opanowanie lotów wyczynowych.

MISTRZOSTWA SZYBOWCOWE NRF

przeprowadzone zostały na wzór mistrzostw świata w dwóch klasach — otwartej i standart. Mistrzem w klasie otwartej został Jacob Laur przed Ernstem Güntherem Haase, w klasie standart zwyciężył Heinz Huth.

JÖRGEN FRIIS MISTRZEM DANII

W mistrzostwach szybowcowych Danii po siedmiu konkurencjach zwyciężył Jörgen Friis (5647 pkt). Drugie miejsce zajął Niels Sejstrup (5470 pkt).

IRVE SILESMO PONOWNIE MISTRZEM SZWECJI

W tegorocznych szwedzkich mistrzostwach szybowcowych startowało 19 zawodników. Zwyciężył mistrz 1956, Irve Silesmo. Drugie miejsce zajął Per Axel Persson, trzecie Harry Molander.

SOS DYREKCJI SWISSAIR: BRAK PILOTÓW!

Z natychmiastową ważnością wstrzymany został ruch na 3 liniach letniego rozkładu lotów SWISSAIR: do Brukseli, Barcelony i Monachium. Jako przyczynę podano niedostateczną ilość personelu latającego, którego wzrost — mimo intensywnego szkolenia w specjalnej szkole SWISSAIR — nie nadąża za wzrastającym stale zapotrzebowaniem. Także inne linie zagraniczne cierpią na niedostatek wyszkolonego personelu latającego. Oczekuje się, że sytuacja zaostrzy się z chwilą wprowadzenia na szerszą skalę samolotów komunikacyjnych o napędzie odrzutowym.

*

Dowództwo marynarki szwedzkiej podpisało kontrakt z amerykańską wytwórnią VERTOL na zakup 6 śmigłowców typu VERTOL-44. (z).

*

Rząd NRF prowadzi pertraktacje z USA w sprawie zakupu dla armii NRF pocisków zdalnie kierowanych „Nike-1". (z).

*

Radio Londyn podało, że amerykańskie towarzystwo komunikacji lotniczej Trans World Airlines pertraktuje z zakładami Bristol w Anglii o zakup dla swych potrzeb 80 samolotów turbośmigłowych Bristol „Britannia", za sumę 54 milionów funtów. Jest to największa transakcja kupna zagranicznych samolotów, jaką do tej pory uczyniły Stany Zjednoczone. (z).

*

Kierownik „Lufthansy" (NRF) von Studnitz, przebywając w Wielkiej Brytanii w związku z wystawą lotniczą w Farnborough, oświadczył dziennikarzom, że brytyjskie fabryki lotnicze zamierzają w niedalekiej przyszłości zaoferować krajom nie posiadającym własnego przemysłu lotniczego dostawę samolotów wraz z załogą.

„Lufthansa" zatrudnia już brytyjskich pilotów i przychylnie wita projekt dostawy samolotów brytyjskich wraz z załogą.

Jak Tu-104 bił rekordy

W dniu 6 września br. pasażerski samolot Tu-104 (Nr 5421), pobił dwa rekordy światowe w uzyskaniu maksymalnej wysokości z maksymalnym obciążeniem.

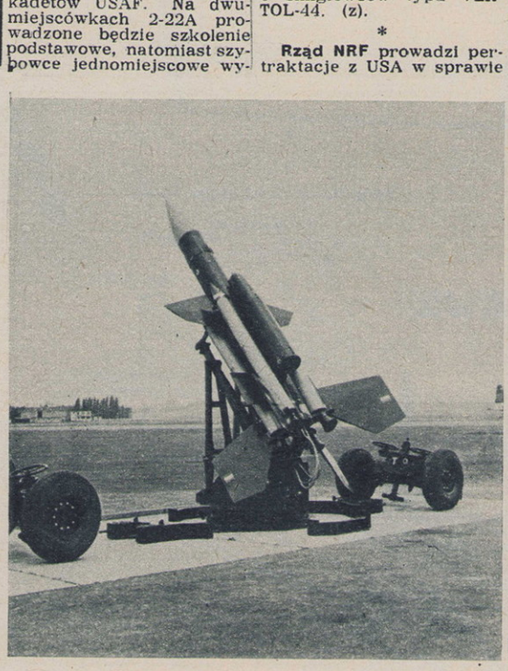
Start do rekordoweego lotu nastąpił z lotniska podmoskiewskiego Wnukowo. Załogę samolotu stanowili: pierwszy pilot J. T. Ałaszejew, drugi pilot W. F. Kowalew, nawigator K. I. Małchasjan, naczelny inżynier W. N. Benderow, inżynier pokładowy I. D. Iwanow i radiooperator N. F. Majorow. Na miejsce wymontowanych foteli pasażerskich umieszczono w kadłubie samolotu 317 worków z ładunkiem o łącznym ciężarze 20 053 kG.

Grupie komisarzy sportowych kontrolujących przygotowania do lotu i załadowanie maszyny przewodzili: główny komisarz sportowy Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa — N. A. Babajew i komisarz sportowy tegoż Aeroklubu — N. G. Kolcow.

Wzlot nastąpił o godz. 16.53. W ciągu 7 minut samolot osiągnął wysokość 2 000 metrów. O godz. 17.40 samolot znalazł się na wysokości 11 600 metrów (według wskazania wysokościomierza), uzyskując maksymalną wysokość lotu. Lądowanie nastąpiło o godz. 18.07. Całkowity czas lotu wyniósł 1 godzinę 14 minut.

W locie tym Tu-104 pobił dwa dotychczasowe rekordy za jednym zamachem: podniesienia maksymalnego ładunku równego **20 053 kG** na ustaloną z góry wysokość **2 000 m** oraz osiągnięcie maksymalnej wysokości **11 600 m** z ładunkiem **20 ton.**

Dotychczasowy rekord podniesienia ładunku na wysokość 2 000 m przez samolot lądowy był w posiadaniu USA i wynosił **15 166 kG** (16. VI. 1946 r., pilot ppłk. Warren na B-29). Rekord na wodnosamolocie wyniósł — na tę samą wysokość — 18 040 kG. (pilot francuski Gilhomme). **(z)**



FARNBOROUGH — 1957. Jednym z ciekawszych eksponatów tegorocznej wystawy był zdalnie sterowany pocisk Bristol-Ferranti „Bloodhound", przeznaczony do zwalczania z ziemi celów powietrznych. Pocisk ten wyposażony jest w dwa silniki odrzutowe Bristol „Thor". Na zdjęciu: „Bloodhound" na wyrzutni.

Czwórka śmigłowców marynarki brytyjskiej S-55 „Whirlwind" w czasie pokazu pilotażu zespołowego na wystawie w Farnborough. Uwagę zwraca duża precyzja wykonywanych manewrów, co w przypadku zespołu śmigłowców należy do rzeczy trudnych.

Manekin w roli pasażera siedzi już na fotelu.

„Wysysanie" pasażera z wnętrza kabiny zaczyna się.

Tu widzimy ostatnią fazę „wysysania" — manekin jest już prawie całkowicie za oknem.

NIE WYCHYLAĆ SIĘ!

W dniu 20 kwietnia br. w czasie lotu samolotu Air France „Super-Constellation" z Teheranu do Paryża, miał miejsce niezwykły wypadek: jeden z pasażerów, Amerykanin M. Nash „wyssany" został z samolotu ponosząc śmierć. Wypadek ten znany z pewnością czytelnikom z doniesień prasy codziennej, wywołał oczywiście zrozumiałe poruszenie wśród specjalistów lotniczych. W celu dokładnego wyjaśnienia przyczyn wypadku postanowiono go odtworzyć. Badania przeprowadzone w laboratoriach, przy współudziale specjalisty w dziedzinie medycyjny lotniczej dr Violette, pozwoliły wyjaśnić zjawisko. Bezpośrednią przyczyną było pęknięcie szyby w oknie (o które opierał się M. Nash), wywołane znaczną różnicą ciśnień między wnętrzem kabiny samolotu, a otoczeniem. Przyczyną powstania pęknięcia było „zmęczenie" plexi spowodowane ogromną różnicą temperatur występującą przez pewien czas na oknach wykonanych ze szkła organicznego. Temperatura otoczenia w czasie startu samolotu z Teheranu wynosiła + 35°C. Po 15 minutach lotu samolot znalazł się na wysokości 6 000 m przy czym temperatura otoczenia spadła do — 24°C, przy stałej temperaturze + 25°C wnętrza kabiny. Na szyby działała więc różnica temperatur około 50°C. Pewna ilość tego rodzaju zmian wywołuje w strukturze „plexi" zmiany podobne do tych jakie zachodzą np. przy skręcaniu drutu.

Dokładne ustalenie, po ilu startach samolotu może nastąpić zmęczenie termiczne szyby, nie jest łatwe. W chwili wypadku samolot leciał na wysokości 5 700 m. Ciśnienie panujące w kabinie odpowiadało wysokości 2 500 m. Różnica ciśnień spowodowała pęknięcie nadwyrężonej wahaniami termicznymi szyby. „uderzenie" pasażera i wyssanie go z kabiny. Jak twierdzi dr Violette, upadek na ziemię nie trwał dłużej niż 1,5 minuty tak że M. Nash nie zdążył odzyskać chwilowo utraconej przytomności.

W tego rodzaju wypadkach jedynym ratunkiem mógłby być jedynie spadochron automatycznie otwierający się na bezpiecznej wysokości. Jednak temu, że pilot obniżył lot do wysokości 2 500 m, przy czym spadek ciśnienia panującego w kabinie „wyhamowywany" był przez stosunkowo mały otwór okienny, zawdzięczać należy że nikt z pozostałych pasażerów nie odczuł skutków wypadku.

Rekonstrukcja wydarzeń (patrz zdjęcie) w laboratorium francuskim wyjaśniła nie tylko przyczyny wypadku, ale pozwoliła także na określenie wymiaru okien, gwarantującego bezpieczeństwo lotu na dużych wysokościach. Ustalono mianowicie że na 200 m³ powietrza w kabinie dopuszczalna wielkość okna wynosić może 1 m².

V. PIKRTOVA donosi:

Jednym z najciekawszych lotniczych eksponatów niedawno odbytej wystawy przemysłowej w Brnie (CSR) był nowy dwusilnikowy samolot „Morava" — na zdjęciu na pierwszym planie. Z prawej: dalsze eksponaty lotnicze: wyciągarka, Zlin-26, Aero-45 i „Brigadyr". Poniżej „Super Aero" w hali wystawowej.

TU – 104 OBJĄŁ PROWADZENIE

POJAWIENIE się w roku ubiegłym na liniach lotniczych skonstruowanego przez prof. A. Tulopewa i produkowanego obecnie seryjnie, nowoczesnego radzieckiego odrzutowego samolotu komunikacyjnego, wywołało w świecie lotniczym zrozumiałą sensację. Wytwórnie samolotów komunikacyjnych pracujące nad „Cometem", który ponownie rozpocznie loty między Londynem a Bliskim Wschodem (ale jedynie jako samolot pocztowy) Boeingiem-707 i Douglasem DC-8, które wprowadzone zostaną do regularnej komunikacji w latach 1959/1960 oraz „Caravelle" — musiały pogodzić się z faktem zdystansowania ich przez radziecki przemysł lotniczy. Przewaga ZSRR w tej dziedzinie została ugruntowana nie tylko efektem jaki wywarły loty Tu-104 na liniach krajowych i lotami pokazowymi poza granicami, ale przede wszystkim osiągami, które wykazał ten typ samolotu. Aczkolwiek czas eksploatacji Tu-104, jest stosunkowo niedługi, warto tu przypomnieć pokrótce najważniejsze fakty mające swoją wymowę.

Pierwsze regularne losy zainaugurowały samoloty Tu-104 na linii Moskwa—Nowosybirsk—Chabarowsk, długości 6 500 km. W marcu 1956 r. samolot ten, przelatując trasę długości 2 400 km — z Moskwy do Londynu — w czasie 3 h 47', zaprezentowany został po raz pierwszy poza granicami Związku Radzieckiego. Z kolei we wrześniu 1956 r Tu-104 rozpoczął loty na trasie z Moskwy do Irkucka (około 5 000 km), którą pokonał w czasie 7 h. Na trasie tej, w pierwszym locie, odcinek między Omskiem i Świerdłowskiem samolot przebył z prędkością 1 000 km/h.

W grudniu ubiegłego roku samoloty Tu-104 wprowadzone zostały na linii komunikacyjnej Praga—Moskwa—Pekin. Czas przelotu wynosi 11—12 godzin, przy czym z Pragi do Moskwy 2 h 45'. W międzyczasie samoloty Tu-104 zaprezentowane zostały w Warszawie, Berlinie, Zurychu i Paryżu.

Historyczną datą w dziedzinie komunikacji lotniczej stał się dzień 4 września br. W dniu tym odbył się pierwszy w świecie, uwieńczony sukcesem, przelot pasażerskiego samolotu odrzutowego na trasie międzykontynentalnej. Trasę z Moskwy do Mc Guire pod Nowym Jorkiem, długości 9 810 km, samolot „Aeroflotu" Tu-104 pokonał w czasie 13 h 29'. Ta sama trasa w locie powrotnym do Moskwy dzięki korzystnym warunkom atmosferycznym, pokonana została w czasie 11 h 7' przy przeciętnej prędkości lotu 760—770 km/h. Lot odbywał się na wysokości 10 500 m, przy czym na niektórych odcinkach samolot leciał z prędkością ponad 1 000 km/h.

Fakt lądowania w USA godny jest podkreślenia również dlatego, że Tu-104 był pierwszym pasażerskim samolotem radzieckim, który lądował na ziemi amerykańskiej.

Kolejnym sukcesem są uzyskane niedawno dwa rekordy światowe: prędkości lotu na ustalonej trasie, z dwutonowym obciążeniem samolotu i wysokości lotu z obciążeniem 21 ton. W pierwszym przypadku Tu-104 na trasie docelowo-powrotnej Moskwa—Melitopol (Ukraina) i z powrotem do Moskwy bez obciążenia, uzyskał czas 2 h 49', przy średniej prędkości lotu wynoszącej 910 km/h. Dotychczasowy rekord wynoszący dla samolotów pasażerskich z obciążeniem i bez 712 km/h należał do USA. Rekordem drugim jest wysokość 11 800 m, uzyskana na Tu-104 z obciążeniem wynoszącym 21 ton. Wynik ten znacznie przewyższa dotychczasowe rekordy należące do Francji — uzyskana na latającej łodzi wysokość 2 000 m z ładunkiem 18 ton i USA — ta sama wysokość uzyskana na samolocie bombowym Boeing B-29 z obciążeniem 15 166 kG.

Tak więc wyścig „kto pierwszy i kto lepszy" w dziedzinie komunikacji lotniczej trwa. W języku sprawozdawcy sportowego aktualny komunikat brzmiałby prawdopodobnie tak: „W grupie zawodników na czoło wysunął się Tu-104, któremu towarzyszy nie znany jeszcze bliżej ze swych osiągów zawodnik Tu-110. Mimo silnej konkurencji prowadzi zdecydowanie zespół konstruktora A. Tupolewa."

(J. P.)

NOWE REKORDY SPADOCHRONIAREK ZSSR

10 września br. A. Alimowa (Aeroklub Gomelski) wykonała skok z wysokości 9 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Wynikiem tym poprawiła ona o ok. 1 600 m międzynarodowy rekord w tej konkurencji, należący do L. Mazniczenko.

W tym samym dniu W. Sołowiewa, A. Markowa i W. Rybałko wykonały grupowy skok z wysokości 8 000 m, bijąc rekord międzynarodowy, należący do spadochroniarek czechosłowackich, o przeszło 1 600 m.

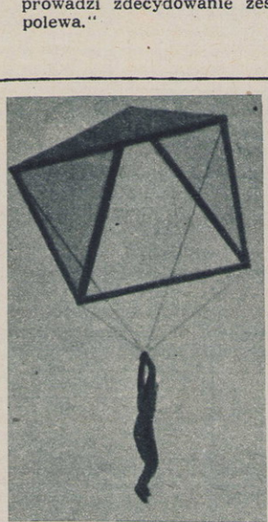
11 września br. A. Gudkina, M. Możajewa i W. Truszkina podjęły próbę pobicia rekordu w nocnym skoku wysokościowym z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Skok ten wykonały one z samolotu odrzutowego „Ojczyzna", opuszczając jego pokład na wysokości 9 100 m. Wynikiem tym zapełniły one puste miejsca w tabeli rekordów międzynarodowych.

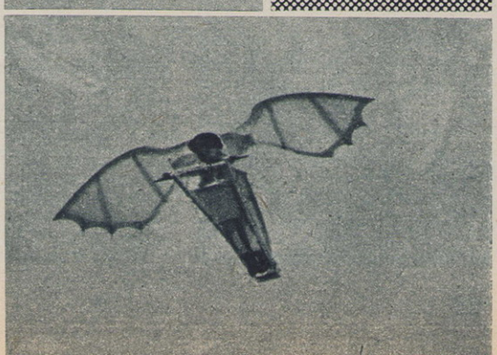
Dokumentacja powyższych rekordów przesłana została do FAI w celu ich zatwierdzenia. (S)

Leonardo da Vinci

Leonardo da Vinci należy niewątpliwie do tych ludzi, którzy nie tylko myśleli „że człowiek może latać jak ptak", ale także szukali dróg do urzeczywistnienia tej myśli. Prace jego z okresu od 1492 do 1505 roku wypełnione są spostrzeżeniami, opisami i rysunkami dotyczącymi budowy skrzydeł ptaków (gołębie, nietoperze)) i owadów. Łącząc teorię z praktyką — odkryte przez siebie pierwsze prawa aerodynamiki przystanie ówczesnej techniki — opracowywał plany „machin latających". Realizacji i prób w locie (Florencja) doczekały się projekty spadochronu i ornitoptera. Nie wystartowała natomiast pierwsza w świecie dwuosobowa, „latająca platforma" — protoplasta dzisiejszego śmigłowca. Na przeszkodzie stanął brak lekkiej „machiny", która zdolna byłaby wprowadzić w szybki ruch obrotowy zaprojektowaną przez da Vinci specjalną „śrubę nośną". Na pracach tego genialnego artysty i konstruktora wzorowali się w swych pionierskich poczynaniach Lilientahal, Tański, Możajski, bracia Wright, Bleriot i inni. Projekty Leonardo da Vinci zrekonstruowane zostały przez Amerykanina J. Watsona (patrz zdjęcia z prawej)

(J. P.





KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu

Między nami KaeMeLowcami

Sprawa znaczka klubowego znajduje się ostatnio w centrum uwagi niemal wszystkich miłośników lotnictwa. W większości listów przewija się w zasadzie jedno pytanie: jaki będzie znaczek?

Na to pytanie odpowiedź znajdziecie za tydzień, bowiem w następnym numerze ogłosimy wyniki konkursu na projekt znaczka. Wybrany przez Was znaczek będzie symbolem Klubu Miłośników Lotnictwa, drukowanego w „Skrzydlatej".

Wielu spośród Was dopomina się także o legitymacje członkowskie. To wydaje się być nieporozumieniem, bo przecież KML nie jest organizacją i dlatego żadnych legitymacji wydawać nie możemy.

Tworząc KML chcieliśmy pomóc wszystkim miłośnikom lotnictwa w rozwijaniu Waszych zainteresowań lotniczych. Czynimy to m. in. przez udzielanie porad i odpowiedzi na Wasze liczne pytania, czy też pośrednictwo w nawiązywaniu kontaktów między sobą (w tym celu publikujemy przecież Wasze nazwiska i adresy).

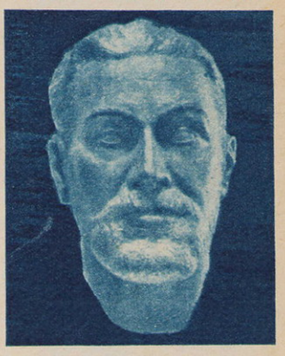
Wiemy jednak dobrze, bo o tym piszecie do nas w swych listach, że samo na przykład zbieranie fotografii, sylwetek samolotów, czytanie książek lotniczych itp., zbliża Was bardzo do lotnictwa, ale — nie daje pełnego zadowolenia. Chcecie bowiem nie tylko je znać, lecz także coś dla niego robić.

Skoro więc chęci są, o czyny nie będzie trudno. **Konkretnym zatem zadaniem każdego KaeMeLowca powinno być organizowanie kół lotniczych APRL.** O tym, jak się do tego zabrać — porozmawiamy wkrótce. Dziś powiem Wam tylko, że każdy członek koła lotniczego, zarówno wspierający jak i rzeczywisty (są dwa rodzaje kół) — otrzymuje, po opłaceniu składki rocznej (młodzież płaci 6 zł, dorośli 12 zł rocznie) legitymację i może kupić sobie metalowy znaczek lotniczy w najbliższym aeroklubie regionalnym.

Co to za samolot ?

Jeden z naszych stałych Czytelników z Pruszkowa **M. Zawarski** zapytuje, co to za samolot latał kilka tygodni temu nad Warszawą, gdyż tego typu nie zna. Wyjaśniamy, że był to „Ambassador" wytwórni Airspeed — Anglia. Przywiózł on sportowców brytyjskich na mecz Polska — Wielka Brytania w Warszawie. Bliższe informacje i plan „Ambassadora" zamieścimy w najbliższych numerach. (l)

WIELCY LOTNICY ŚWIATA



LILIENTHAL OTTO (1848 1896) niemiecki konstruktor i pilot. Lilienthal od dziecka starał się rozwiązać problem budowy aparatów latających cięższych od powietrza. Od naiwnych, dziecięcych prób doszedł on niezmordowaną pracą do bardzo poważnych wyników, które dały mu powszechnie używany tytuł „ojca szybownictwa światowego". Trzeba dodać, że w początkowym okresie dużą pomocą w pracach konstruktorskich służył mu brat Gustaw.

Otto Lilienthal był z zawodu inżynierem i zajmował stanowisko konstruktora w fabryce maszyn pod Berlinem. Wszystkie zarobione pieniądze i cały wolny czas poświęcał na badawcze prace lotnicze. Później założył własną fabrykę kotłów parowych i w ten sposób zdobył to, czego mu dotąd najbardziej brakowało — czas i środki finansowe. „W technice lotniczej za wiele rachowano, a za mało eksperymentowano" zwykł był powtarzać Lilienthal. Postępował ściśle według wygłaszanych zasad. Źródłem jego sukcesów były długotrwałe próby w powietrzu zbudowanych przezeń szybowców. W Lichterfelde koło Berlina Lilienthal postarał się o usypanie pagórka, z którego wykonywał pierwsze loty. Następnie latał w terenie. Wykonał około 2 000 krótszych i dłuższych skoków szybowcowych, z których niektóre były nawet lotami żaglowymi. Przypuszczalnie przebył on ogółem ponad 5 h w powietrzu — co nie udało się nikomu przed Lilienthalem i zostało przekroczone dopiero w XX wieku. Konstruktor niemiecki odkrył kilka podstawowych — wówczas zupełnie nieznanych — warunków budowy szybowca, jak np. sklepienie i układ kroplowy płata, sprawa stateczności aparatu i zasada sterowania. Nigdy nie ukrywał swych prac lotniczych i podał ich historię w dwóch książkach — pierwszych prawdziwych podręcznikach budowy aparatów cięższych od powietrza.

Lilienthal był pierwszym człowiekiem na świecie, o którym śmiało można powiedzieć że latał. Zginął 10.VIII.1896 r. podczas lotu żaglowego w Rhinow (Brandenburgia).

J. KĘDZ.

CO CZYTAĆ ● CO CZYTAĆ ● CO CZYTAĆ

„ZIEMIA — OJCZYZNA LUDZI". Antoine de Saint-Exupery. Przełożyła Maria Morstin-Górska. Obwolutę, okładkę i stronę tytułową projektował Andrzej S. Kowalski. Instytut Wydawniczy „Pax". Warszawa 1957 r. Wydanie I. Nakład 10 000 + 350 egz. Stron 207. Cena zł 25.

Książka ta została napisana w r. 1938 i obecnie po raz pierwszy w całości przetłumaczona na polski. Jak wiadomo autor — doświadczony pilot komunikacyjny — zgłosił się na ochotnika do lotnictwa „Wolnej Francji" i nie powrócił z lotu bojowego w lipcu 1944 r. W przedmowie do wydania polskiego słusznie zauważono, że „Ziemia — ojczyzna ludzi" nie jest powieścią w ścisłym tego słowa znaczeniu, jak zresztą większość utworów Saint-Exupery'ego. Raczej notatnik osobisty, mieszanina wspomnień i refleksji".

Dodałbym tu od siebie „...oraz znakomitych opisów lotniczych". Jako przykład podam opis startu wodnopłatowca — prawdziwe arcydzieło, które odczuje chyba każdy — a specjalnie ci, co w życiu swym trzymali ster szybowca czy samolotu: „Startujący pilot nawiązuje kontakt z wodą i powietrzem. Czuję jak maszyna sekunda po sekundzie, w miarę osiągania szybkości, nabiera rozmachu i mocy. Czuję, jak w tych piętnastu tonach materii przygotowuje się proces dojrzewania do lotu. Pilot zaciska ręce na sterach i powoli we wklęsłości dłoni odczuwa swoją władzę jak wielki dar. W miarę spływania tego daru metalowe organa sterów stają się wysłannikami jego mocy. A z chwilą gdy już dojrzała, pilot ruchem lżejszym niż zrywanie kwiatu odrywa samolot od wody i osadza go w powietrzu".

Książka wydana starannie. Rzecz jasna, że lotników irytować będzie używanie takich wyrazów jak: motor, hydroplan itp., ale na to nie ma rady. Tłumacze są uparci i widocznie lepiej wiedzą od środowiska lotniczego jak „takie rzeczy" się nazywa.

J. KOWNACKI

Historie nieprawdopodobne — lecz prawdziwe

ADAM ZIENTEK lądował kiedyś w dawnych latach na Okęciu na „Sępie", popisując się przedtem nurkowaniem z otwartymi hamulcami. Dyżurny startowy PLL „Lot" słysząc straszne wycie hamulców i widząc lądujący daleko przed nim szybowiec, dał energiczny sygnał rękoma, by pilot „podkołował" o własnych siłach na płytę peronową. Jak musiał śmiać się Zientek i przygodni widzowie, świadomi niemożności wykonania tego polecenia — historia milczy.

(l.)

Poczta LOTNICZA

Barbara Białkowska z Włocławka, **Maciej Erchemia** z Wrocławia i **Andrzej Kowalczyk** z Brodnicy. Korespondencję oraz wymianę znaczków lub zdjęć najlepiej nawiązać z kimś spośród członków KML. Do wyboru macie już przecież około pięćset nazwisk i adresów.

Tadeusz Borowiec z Grabowca, **Jacek Frąckowiak** z Poznania, **Lucjan Śliwiński** ze Świdnicy i **Jan Szachowicz** z Workejmy. Zdjęcia o tematyce lotniczej można nabyć w Fotolaboratorium Aeroklubu PRL — Warszawa, ul. Długa 52.

Stanisław Morawski ze Świdnicy. Książkę „Meteorologia dla wszystkich" — Szczecińskiego, o ile nie dostaniecie jej w miejscowej księgarni, możecie zamówić w Księgarni Wysyłkowej „Domu Książki" — Warszawa, pl. Dąbrowskiego 8.

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

2 maja ukazała się w Liberii nowa seria znaczków lotniczych. Wydano ją z okazji otwarcia w dniu 4 maja pierwszej bezpośredniej komunikacji lotniczej między Robertsfield w Liberii, a portem lotniczym Idlewild w Nowym Jorku.

Znaczki tej serii przedstawiają jedynie dwa zasadnicze obrazy: 1) samolot komunikacyjny PAN-AMERICAN „John Alden" w momencie lądowania w porcie lotniczym Idlewild. Wydano trzy znaczki tego typu, wartość 3 c. pomarańczowo-niebieski, 12 c. zielono-niebieski i 25 c. czerwono-niebieski.

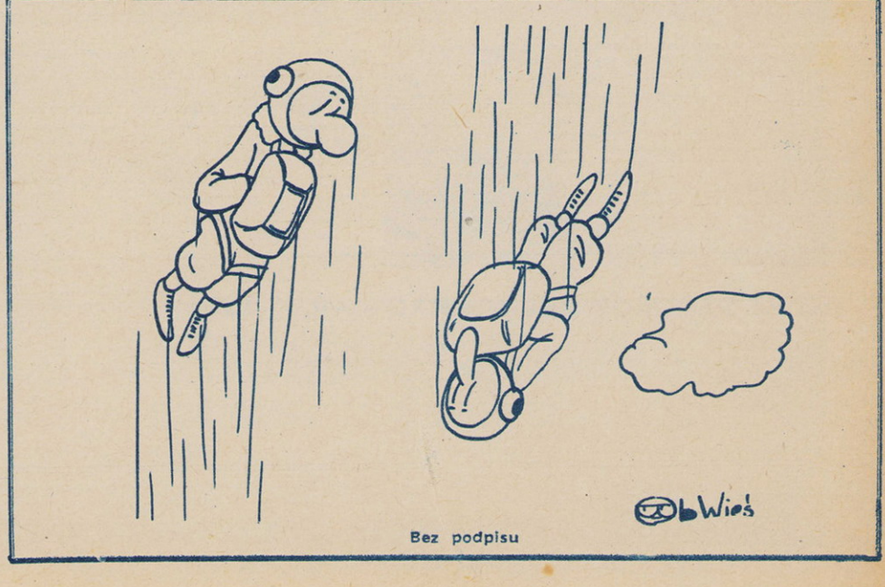
2) start samolotu na lotnisku Robertsfield i w górnym rogu znaczka — portret prezydenta Liberii Tubmana (5 c. purpurowo-czarny, 15 c. brązowo-czarny i 50 c. niebiesko-czarny).

ROZWIĄZANIE ŁAMIGŁÓWKI LOTNICZEJ

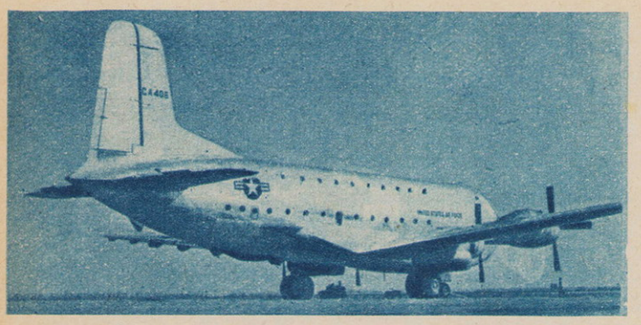
Prawidłowe rozwiązanie łamigłówki lotniczej, zamieszczonej w nr. 36—37 „Skrzydlatej", brzmi: „Święto Lotnictwa".

Pierwszą nagrodę — przelot na samolocie sportowym — wylosował **Andrzej Kalinowski** — Toruń, ul. Polna 11.

Drugą nagrodę — biblioteczkę najnowszych książek lotniczych — wylosował **Leszek Sułkowski** — Limanowa, Sowliny 286.



Bez podpisu



DOUGLAS C-124 A — GLOBEMASTER - II

Waldemar Geisner z Chorzowa. Czterosilnikowy samolot transportowy „Globemaster II" produkowany jest seryjnie przez zakłady Douglas Aircraft Comp. — USA. Prototyp oznaczony YC-124 i wyposażony w silniki Pratt-Whitney R-4360-35 o mocy 3 000 KM wykonał pierwszy lot w listopadzie 1949 r. Seryjnie produkowana była wersja C-124A, wyposażona w silniki P-W R-4360-20 W o mocy 3 500 KM i obecnie produkowana wersja C-124C z silnikami P-W R-4360-63 o mocy 3 800 KM, zaopatrzona w aparaturę radarową umieszczoną z przodu kadłuba. Zbudowany został również jeden egzemplarz „Globemaster'a", oznaczony YC-124B, zaopatrzony w silniki turbośmigłowe P-W YT-34-P1 o mocy 5 500 KM, którego dalszą wersją jest XC-133.

„Globemaster II" jest wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. W kabinie, umieszczonej nad głównym wejściem do pomieszczeń ładunkowych, znajdują się dwa fotele pilotów i pomieszczenie dla inżyniera pokładowego, radiooperatora i nawigatora. Podwozie trójkołowe wciągane w locie. Usterzenie konwencjonalne.

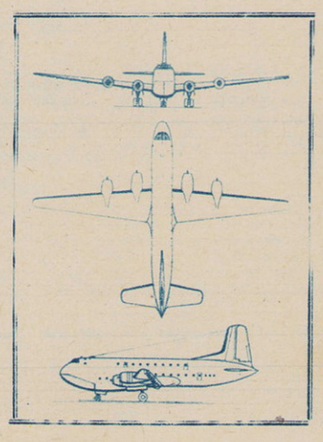
Dane techniczne: Rozpiętość — 53,10 m, długość — 39,77 m, wysokość — 14,72 m. Ciężar własny — 22 700 kG, ciężar w locie — 79,450 kG. Prędkość max. — 490 km/h. Zasięg — 3 200 km. **(P)**

Poznajemy personel lotnictwa cywilnego (3)

Radiooperator pokładowy winien znać dobrze przepisy kontroli i regulacji ruchu lotniczego, znać sprzęt radiofoniczny i radiotelegraficzny używany w komunikacji lotniczej, umieć się nim posługiwać i dokonywać drobnych napraw, mieć za sobą przynajmniej 4-miesięczną praktykę radiotelegrafisty i wykazać swoje kwalifikacje znakowe praktyczne w lotach trwających co najmniej 25 godzin.

Mechanik pokładowy kontroluje stan płatowca, silników i osprzętu (z wyjątkiem radioelektrycznego, który należy do radiooperatora) przed lotem, sprawdza działanie organów sterowniczych samolotu, stan ilościowy i jakościowy paliwa i smarów oraz prawidłowość załadowania samolotu. Podczas lotu mechanik pokładowy czuwa nad pracą silników, dokonuje regulacji ich biegu oraz wykonuje szereg czynności pomocniczych, w rodzaju chowania podwozia. W braku w stanie załogi stewardessy, opiekuje się w locie podróżnymi.

Mechanik pokładowy powinien wykazać się znajomością teorii i mechaniki lotu, budowy płatowca, silnika i osprzętu, umiejętnością dokonywania regulacji i napraw sprzętu w locie, znajomością prawidłowego załadowania samolotu, itp. Aby otrzymać licencję, musi mieć przynajmniej 50-godzinną praktykę w locie.



CZŁONKOWIE KML

477. Jerzy Podgórski spadochr., szybown.) — Izbica n(Wieprzem, pow. Krastystaw).

478. Ryszard Paprocki (modelarstwo, zdjęcia) — Rypin, ul. Armii Czerwonej 16a.

479. Norbert Wilk (konstr. lotn., filat., zdjęcia) — Brzezinka, ul. Chrzanowska 42, pow. Mysłowice.

480. W. Hudziuski (konstr. lotn., czasopisma) — Kielce, ul. Mickiewicza 10-19.

481. Józef Juszczak — Wieluń, ul. Świerczewskiego 16.

482. Lucjan Śliwiński (konstr. lotn., zdjęcia) — 28. Świdnica, ul. M. Buczka

483. Jan Ożóg (konstr. lotn., zdjęcia, filat.) — Bielsko-Biała, ul. Bardowskiego 2.

484. Janusz Delkowski (konstr. lotn., zdjęcia, czasopisma). — Kraków, ul. Chmielna 40.

485. Józef Kosmalski — Dęblin 2, ul. Klasztorna 11, pow. Ryki.

486. Leszek Kosmalski — Dęblin 2, ul. Klasztorna 11, pow. Ryki.

487. Andrzej Ojrzyński (lotn. wojsk., książki, filat.) — Śmardzew k.Zgierza, Rejon Lasów.

488. Przemysław Cygler (filat., zdjęcia) — Paczków, ul. Poniatowskiego 8, pow. Nysa.

489. Stanisław Nowacki — Leszno, ul. Lipowa 7-2.

490. Adam Malicki (konstr. lotn., zdjęcia) — Gliwice, ul. Wieczorka 11 m 8.

491. Pudolf Urbańczyk (książki) — Bielsko-Biała, ul. J. Kluski 1.

492. Krzysztof Kowalczyk (filatelistyka) — Bielsko-Biała, ul. J. Kluski 4.

493. Andrzej Kamionek (modelarstwo) — Warszawa, ul. Stalowa 15 m 28.

494. Andrzej Wróblewski (modelarstwo, szybown.) — Warszawa, ul. Kopernika 3 m 19.

495. Tadeusz Budz (modelarstwo, książki) — Milanówek k.Warszawy, ul. Okólna 11.

496. Edmund Gawryluk (modelarstwo, zdjęcia) — Białystok, ul. Białostoczek 60 m 3.

497. Wiesław Szymczak (sylwetki samolotów, książki, zdjęcia) — Konstantynów k.Łodzi, ul. 19 Stycznia 53.

498. Edward Jabłoński (zdjęcia, książki) — Zbylitowska Góra — Państw. Techn. Mech. Roln. pow. Tarnów.

499. Józef Salomonowicz (książki, zdjęcia) — Augustów, ul. Gen. Świerczewskiego 24.

500. Adam Grodzki (książki, filatelistyka) — Gdynia-Witomino, ul. Traktorzystów 3 m 6

501. Władysław Paździorek (książki, konstr. lotni., zdjęcia) — Bochów 30 pta Bytom Odrz., pow. Głogów.

502. Józef Cieszyński (konstr. lotni.) — Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Konrada Wallenroda 2 m 6.

503. Jan Penda (sylwetki samolotów, spadochr., książki) — Łódź, ul. Kopernika 24 m 16.

504. Eugeniusz Banaszczyk — Warszawa, ul. Magistracka 24/27.

505. Franciszek Kaplita (modelarstwo zdjęcia) — Szczecin, ul. Bohaterów Stalingradu 8, pow. Myślibórz.

506. Kazimierz Welerowicz (konstr. lotni. modelarstwo) — Inwrocław, ul. Poznańska 9.

507. Krzysztof Herberger (konstr. lotni., modelarstwo, zdjęcia) Warszawa 94 — Radość, ul. Junaków 7/1.

DHC-3 „OTTER" ● KANADA

ZAKŁADY De Havilland w Kanadzie specjalizują się w budowie samolotów szerokiego użytku. Po szkolnym „Chipmunk'u" zakłady opuściły udany samolot wielocelowy „Beaver", który jest bardzo rozpowszechniony zarówno w Kanadzie, jak i USA. Obecnie w produkcji seryjnej znajduje się trzeci typ samolotu, DHC-3 „Otter". Jest to również samolot wielocelowy, powiększona wersja „Beaver'a". Może on służyć do bliskiej komunikacji, przewozu ładunków, do badań naukowych (topografii, geologii), jako samolot sanitarny, fotograficzny itp. Dla zwiększenia uniwersalności samolotu zastosowano wymienne podwozie kołowe, pływaki lub narty, a nawet kombinacje narty-koła (pilot może w locie opuścić koła lub podnieść je, a wtedy ląduje na nartach). Dowodem wysokiej jakości samolotu jest fakt zakupienia kilku maszyn przez Organizację Narodów Zjednoczonych dla celów dyspozycyjnych.

„Otter" jest jednosilnikowym zastrzałowym górnopłatem o stałym podwoziu i konstrukcji metalowej. Prostokątny płat o dużym wydłużeniu wyposażony jest w szczelinowe lotki i dwuszczelinowe klapy. Kadłub o przekroju zaokrąglonego prostokąta, konstrukcji skorupowej. Kabina załogi (2 osoby) wyposażona jest w dwuster (wolant przekładowy). Główna kabina w wersji pasażerskiej ma 9 stałych foteli i dwa dodatkowe. W podłodze przewidziane są uchwyty do ładunków i otwór na fotoaparat. W wersji wodnej dodany jest u dołu dodatkowy statecznik pionowy.

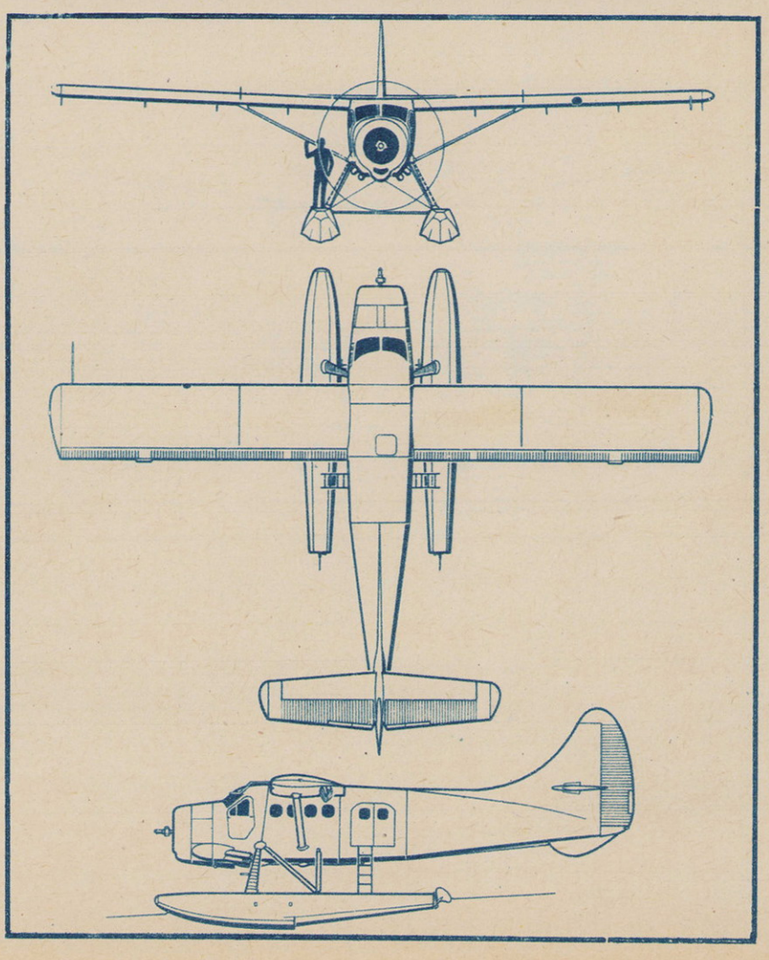
Podwozie stałe. Koła mogą być zastąpione nartami. W wersji wodnej — pływaki. Silnik gwiazdowy Pratt-Whitney R 1340 o mocy 600 KM. Śmigło trójłopatowe, przestawialne (JS).

Samolot DHC-3 „Otter" z pływakami w locie.

DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Obciąż. pow.	112 kG/m²
Rozpiętość	17,5 m	Obciąż. mocy	5,75 kG/KM
Długość	12,7 m		
Wysokość	3,2 m		
Pow. nośna	32,5 m²	**Osiągi:**	
Wydłużenie	10		
Ciężary:		max.	258 km/h
		przelot.	224 km/h
Cięż. własny	1 900 kG	wznosz.	5 m/sek
Cięż. w locie	3 450 kG		1 650 km

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



Kronika AEROKLUBÓW

WROCŁAW

Od kilku miesięcy w aeroklubie szkoli się 12 młodych chłopców według 50-godzinnego programu samolotowego. Są to absolwenci szkół średnich, którzy po ukończeniu tego kursu zostaną skierowani do OSL na jednoroczny kurs pilotażu oficerów rezerwy. Po powrocie z wojska będą oni członkami naszego aeroklubu i treningowcami sekcji samolotowej. Obecni uczestnicy kursu są podzieleni na dwie grupy, które szkolą instruktorzy Mieczysław Wolak i Herbert Majnusz. Obaj instruktorzy są zadowoleni ze swoich uczniów. Każdy z uczniów-pilotów lata już samodzielnie na samolocie typu „Junak-2". Nowością w porównaniu z rokiem ubiegłym są samodzielne loty nawigacyjne. Przebieg szkolenia świadczy, że zarówno lotnictwo wojskowe jak i sportowe będą miały dużą pociechę z młodych adeptów lotnictwa wyszkolonych w Aeroklubie Wrocławskim.

Andrzej Macko

ŁÓDŹ

Sekcja spadochronowa Aeroklubu Łódzkiego, mimo iż posiada doskonałe warunki oraz trzech wysokokwalifikowanych instruktorów, nie wykazuje w bieżącym sezonie większej działalności. Znaczny procent kandydatów na szkolenie pragnęłoby uprawiać spadochroniarstwo wyczynowe. Niestety, skoki spadochronowe to bardzo rzadki widok na lotnisku aleksandrowskim. Dotychczas duża część kandydatów zrezygnowała z dalszego szkolenia. Fakty te są świadectwem ospałości, braku organizacji i inicjatywy kadry instruktorskiej. Przy większych chęciach ze strony instruktorów można by wykonać przynajmniej 8-krotnie większą ilość skoków szkolnych i treningowych.

Stanisław Frantz

IV SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

WYNIKI III KONKURENCJI (II według regulaminu): skok z wysokości 1 500 m z 20-sekundowym opóźnieniem na celność lądowania, z prowadzeniem ciała stylem płaskim podczas spadania w dowolnie obranym kierunku. Gdańsk — Strzebielino 11 i 14 sierpnia 1957 r. 1. S. Zmysłowski, Warszawa I — 271,24 pkt; 2. Z. Szwedziuk, WKS-Dęblin — 270,62 pkt; 3. I. Zapaśnik, Gdańsk — 255,14 pkt; 4. B. Strumiński, Kraków (poza konkursem) — 254,35 pkt; 5. F. Wojcikiewicz, Gliwice — 254,1 pkt; 6. J. Łobodda, MZKiST — 234,28 pkt; 7. B. Szmidt, Łódź — 221,11 pkt; 8. Z. Piasecki, WKS-Dęblin — 219,32 pkt; 9. B. Gargała, Rzeszów — 215,95 pkt; 10. M. Domagała, Kielce — 215,49 pkt; 11. R. Kosina, Kraków — 210,6 pkt; 12. T. Szymański, Warszawa I — 206,6 pkt; 13. I. Popik, Świdnik — 201,6 pkt; 14. J. Kuliński, Inowrocław — 197,87 pkt; 15. S. Sójka, Kielce — 196,52 pkt.

Klasyfikacja kobieca: 1. A. Chmielarczyk, Kraków — 288,27 pkt; 2. R. Skatulska, Warszawa I — 223,94 pkt; 3. A. Franke, Gliwice — 150 pkt. **Klasyfikacja drużynowa:** 1. Aeroklub Warszawski I — 701,78 pkt; 2. Aeroklub Krakowski — 658,62 pkt; 3. Aeroklub Kielecki — 577,36 pkt; 4. Aeroklub Słupski — 516,72 pkt.

WYNIKI IV KONKURENCJI (III według regulaminu): dwa skoki z wysokości 2 200 m z 30-sekundowym opóźnieniem, z prowadzeniem ciała stylem płaskim podczas spadania w nakazanym kierunku. Gdańsk — Strzebielino 14 i 15 sierpnia 1957 r. 1. Z. Szwedziuk, WKS — Dęblin — 450 pkt; 2-3 M. Domagała, Kielce i R. Kosina, Kraków — 420 pkt; 4. T. Podgórski, Olsztyn — 390 pkt; 5. A. Zalasiński, Kraków — 375 pkt; 6. I. Zapaśnik, Gdańsk — 360 pkt; 7. F. Maciejewski, Krosno — 330 pkt; 8. B. Pastuszko, Gliwice — 330 pkt; 9. B. Gargała, Rzeszów — 330 pkt; 10. I. Popik, Świdnik — 330 pkt; 11. B. Strumiński, Kraków (poza konkursem) — 300 pkt. **Klasyfikacja kobieca:** 1. A. Chmielarczyk, Kraków — 450 pkt; 2. A. Franke, Gliwice — 390 pkt; 3. R. Skatulska, Warszawa I — 150 pkt; 4. A. Rakówna, Łódź — 150 pkt; 5. K. Gabor, Katowice — 150 pkt. **Klasyfikacja drużynowa:** 1. Aeroklub Krakowski — 1 245 pkt; 2. Aeroklub Gliwicki — 870 pkt; 3. Aeroklub Kielecki — 795 pkt; 4. Aeroklub Podkarpacki — 630 pkt; 5. Aeroklub Warmińsko-Mazurski — 615 pkt.

PUNKTACJA OGÓLNA PO ROZEGRANIU

SPADOCHRONOWY MISTRZ POLSKI: Zdzisław Szwedziuk, WKS-Dęblin — 1 118,46 pkt; WICEMISTRZ POLSKI: Ryszard Kosina, Kraków — 1 030,50 pkt; 3. Tadeusz Podgórski, Olsztyn — 1 004,37 pkt; 4. J. Koss, Warszawa I — 929,87 pkt; 5. S. Sójka, Kielce — 925,75 pkt; 6. M. Domagała, Kielce — 913,04 pkt; 7. B. Gargała, Rzeszów — 900,18 pkt; 8. I. Zapaśnik, Gdańsk — 890,09 pkt; 9. T. Szymański, Warszawa I — 888,68 pkt; 10. I. Popik, Świdnik — 881 pkt; 11. J. Łoboda, MZKiST — 872,03 pkt; 12. M. Baszuro, Słupsk — 840,78 pkt; 13. Z. Piasecki, WKS-Dęblin — 838,52 pkt; 14. H. Jaksim, MZKiST — 832,11 pkt; 15. F. Maciejowski, Krosno — 829,03 pkt. Poza konkursem B. Strumiński, Kraków — 1 020,28 pkt. **Klasyfikacja kobieca:** SPADOCHRONOWA MISTRZYNI POLSKI: Antonina Chmielarczyk, Kraków — 965,92 pkt. WICEMISTRZYNI POLSKI: Romana Skatulska, Warszawa I — 846,95 pkt; 3. Anna Franke, Gliwice — 577 pkt; 4. A. Rakówna, Łódź — 398,8 pkt. **Klasyfikacja drużynowa:** 1. Aeroklub Warszawski — 2 806,74 pkt; 2. Aeroklub Krakowski — 2 771,47 pkt; 3. Aeroklub Kielecki — 2 504,01 pkt; 4. Aeroklub Podkarpacki — 2 094,65 pkt; 5. Aeroklub Słupski — 1 925,49 pkt; 6. Aeroklub Kujawski — 1 907,32 pkt; 7. Aeroklub Warmińsko-Mazurski — 1 879,76 pkt; 8. Aeroklub Łódzki — 1 874,09 pkt; 9. Aeroklub Gliwicki — 1 840,40 pkt.

BIULETYN AEROKLUBU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ Nr 260

Diament za przelot otwarty ponad 500 km

19 (49) **Zbigniew Kudzewicz**
na szybowcu „Mucha", na trasie
Żarczyn — Żwirko, dnia 3.8.57 — 534 km

Diament za przelot docelowy ponad 300 km

24 (176) **Mieczysław Lipski**
na szybowcu „Mucha" na trasie
Lębork — Łomża, dnia 6.7.57 — 321 km

Złota Odznaka Szybowcowa

32 (180) **Jerzy Wojtyna**
przewyższenie: Jasionka, dnia 27.6.57 na szybowcu „Mucha" — 3700 m
przelot: Lisie Kąty — Końskowola, na szybowcu „Mucha" — 320 km

Srebrne Odznaki Szybowcowe

69 (1194) **Władysław Wypych**
długotrwałość:
25.7.56 na szybowcu „Mucha" — 6 h 24 min
przewyższenie:
28.4.57 na szybowcu „Mucha" — 1830 m
przelot:
19.6.57 na szybowcu „Mucha" — 102 km

70 (1195) **Andrzej Łoziński**
długotrwałość:
19.7.57 na szybowcu „Mucha" — 5 h 16 min
przewyższenie:
19.6.57 na szybowcu „Mucha" — 1700 m
przelot:
1.8.57 na szybowcu „Mucha" — 57 km

71 (1196) **Józef Podkowiński**
długotrwałość:
21.6.57 na szybowcu „Mucha" — 5 h 06 min
przewyższenie:
20.7.57 na szybowcu „Mucha" — 1100 m
przelot:
2.8.57 na szybowcu „Mucha" — 100 km

72 (1197) **Józef Dec**
długotrwałość:
23.6.57 na szybowcu „Mucha" — 5 h 20 min
przewyższenie:
2.8.57 na szybowcu „Mucha" — 1150 m
przelot:
3.8.57 na szybowcu „Mhcha" — 54 km

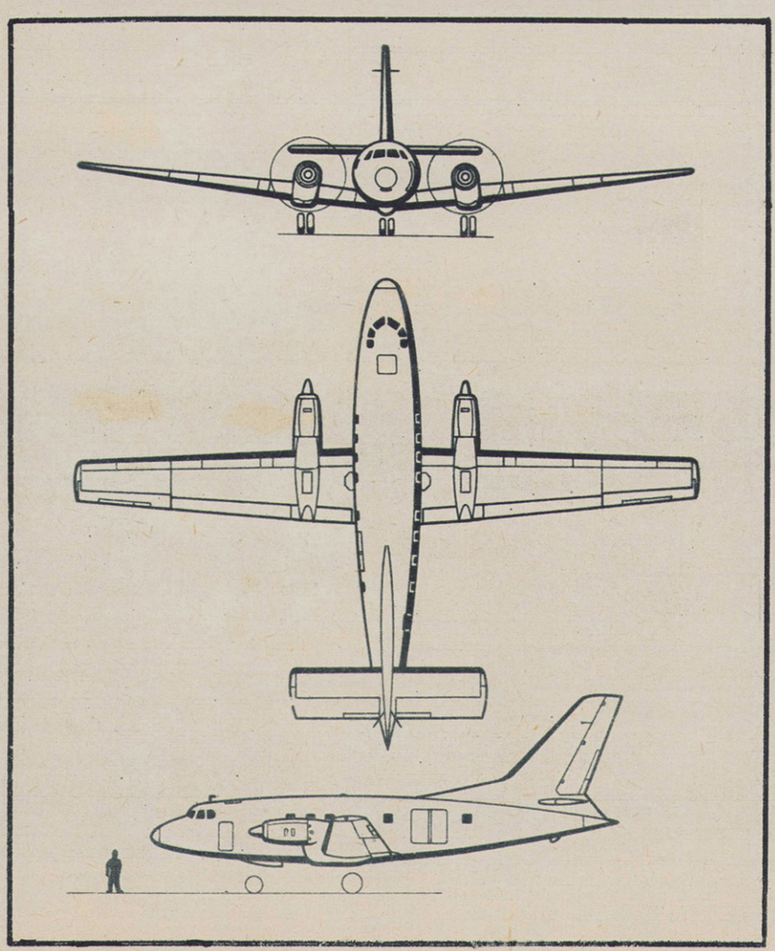
73 (1198) **Bogusław Kieszkowski**
długotrwałość:
1.6.57 na szybowcu „Mucha" — 5 h 27 min
przewyższenie:
6.8.57 na szybowcu „Mucha" — 1320 m
przelot:
6.8.57 na szybowcu „Mucha" — 52 km

74 (1199) **Andrzej Woźniak**
długotrwałość:
1.8.57 na szybowcu „Mucha" — 5 h 25 min
przewyższenie:
6.8.57 na szybowcu „Mucha" — 1575 m
przelot:
2.8.57 na szybowcu „Mucha" — 75 km

Warszawa, dnia 16 sierpnia 1957 r.

Sekretarz Generalny
Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



AVIATION TRADERS „ACCOUNTANT" • WIELKA BRYTANIA

ZAKŁADY Aviation Traders, utworzone w 1949 roku, które dotąd wykonywały główne remonty i przeglądy płatowców, skonstruowały ostatnio samolot „Accountant".

Jest to pasażerski samolot 28-osobowy, konstrukcji metalowej o napędzie turbośmigłowym. Głównym celem konstruktorów było stworzenie samolotu prostej konstrukcji, łatwego w obsłudze, odznaczającego się długim okresem eksploatacji, który mógłby zastąpić szeroko dotąd używany płatowiec DC-3.

Prototyp nie jest wyposażony w kabinę ciśnieniową, lecz posiada kadłub wykonany z kilku podłużnych powłok pokrytych blachą z napięciem wstępnym (metoda tension-skin).

Drugi prototyp, 40-osobowy (kadłub przedłużony, konstrukcji półskorupowej), będzie miał kabinę ciśnieniową. Skrzydło dzielone, dwudźwigarowe składa się z 5 części. W części zewnętrznej zbiornik integralny, podłużnice klejone do pokrycia, w części skrajnej zbiorniki elastyczne. Usterzenie konstrukcji klasycznej, krawędzie natarcia skrzydeł i stateczników wyposażone w odladzacze typu Goodrich.

Klapy i podwozia uruchamiane hydraulicznie. Podwozie chowane, kółka przednie sterowane, hamulce tarczowe.

Silniki Rolls-Royce Dart R. Da-6 o mocy 1730 KM każdy, wbudowane w gondole nad skrzydłem, zapewniają start z jednym silnikiem.

T. Z.

Samolot „Accountant".

DANE TECHNICZNE:

Wymiary:
Rozpiętość —
Długość —
Pow. nośna —

Ciężary:
Cięż. własny — 7 700 k
Cięż. w locie — 12 940 k

Obciąż. pow. — 216 kG/m²
Obciąż. mocy — 3,75 kG/KM

Osiągi:
Predk. przelot. — 476 km/h
Predk. przeciągn. klapami — 129 km/h
...ap użytk. — 7 600 m
...g — 1 640 km

3 IMPREZY

W dniach od 13 do 16 września na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego przeprowadzone zostały trzy imprezy małego lotnictwa: **Ogólnopolskie Zawody Modeli Redukcyjno-Latających, Mistrzostwa Polski Modeli Szybkich na Uwięzi** oraz **Korespondencyjne Zawody Modeli Latających Polska — NRD.** Zawody przebiegały w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych — podczas silnego wiatru i deszczu, tak, że konkurencja modeli redukcyjno-latających rozegrana została w hangarze, mimo iż dysponowaliśmy nowym boiskiem. W najtrudniejszych jednak warunkach odbyło się korespondencyjne spotkanie Polska—NRD. Modele latały podczas deszczu i przy dość silnym wietrze. Wyniki poszczególnych imprez przedstawiają się następująco:

Modele redukcyjno-latające na uwięzi

I. Ireneusz Pudełko z Aer. Krakowskiego, modelem samolotu Bartel BM-6a — 572,5 pkt.
II. Lesław Pawłowski z Aer. Białostockiego, modelem samolotu „Bies" — 553 pkt.
III. Janusz Kuszilek z Aer. Krakowskiego, modelem samolotu PWS-26 — 530 pkt.

Modele redukcyjno-latające samolotów

I. Kazimierz Strycharski z Aer. Krakowskiego, modelem samolotu RWD-4 — 326,5 pkt.
II. Bolesław Grodziski z Aer. Poznańskiego, modelem samolotu Piper Cub — 326 pkt.

Modele redukcyjno-latające szybowców

I. Jan Sulisz, szybowiec „Jaskółka" — 329 pkt.
Łącznie w zawodach startowały 33 modele.

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI SZYBKICH NA UWIĘZI

I. Mistrz Polski na rok 1957 Henryk Bazylewicz — Aer. Krakowski, 155,84 km/h.
II. Wicemistrz Polski Antoni Kozłowski — Aer. Katowice, 152,54 km/h.
III. Rajmund Kudełko — Aer. Katowice — 138,46 km/h.
W konkurencji tej startowało dziewiętnastu zawodników.

ZAWODY KORESPONDENCYJNE POLSKA—NRD

I. **modele szybowców**
1. Peinel — NRD 82+103+63+71+180=503 sek
2. Jan Jastrzębski — Polska 78+180+85+107+0(180 = 450(630) sek

II. **modele z napędem gumowym**
1. Fr. Gluza — Polska 119+147+146+180+0(89)= 592(681) sek
2. Stanisław Żurad — Polska 112+105+91+151+0(58)= 458(517) sek

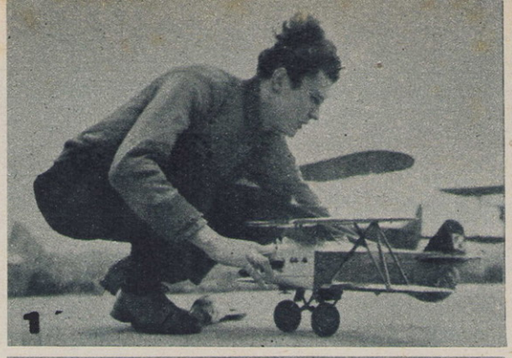
III. **modele z napędem mechanicznym**
1. Röger — NRD 135+120+131+130+127=643 sek
2. Wiesław Schier — Polska 112+118+180+180+0(180= 590(770) sek

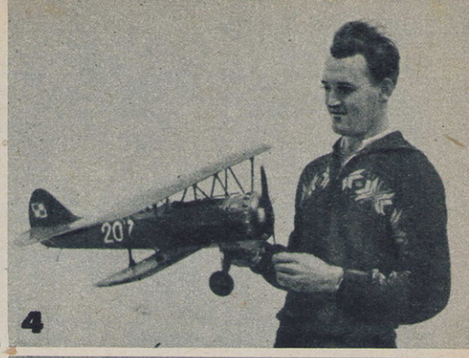
Uwaga: w nawiasach podano czasy uzyskane w piątym locie, nie wliczane do punktacji, ponieważ odbyły się one po godz. 14. Regulamin przewidywał starty od godz. 8 do 14.

Punktacja ogólna po 3 konkurencjach

1. Polska — 3 921 pkt.
2. NRD — 2 636 pkt.

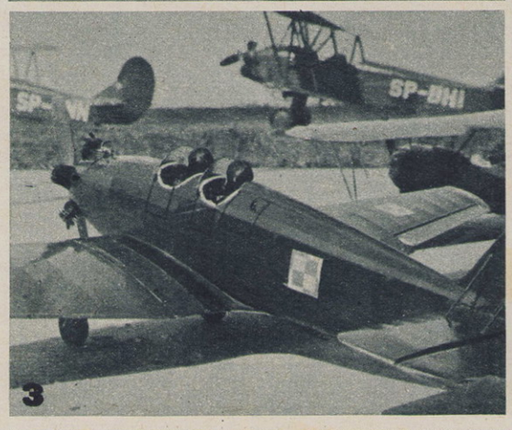
S. N.


1


4

2

5


3

1 — I. Pudełko z modelem Bartel BM-6 (I miejsce)

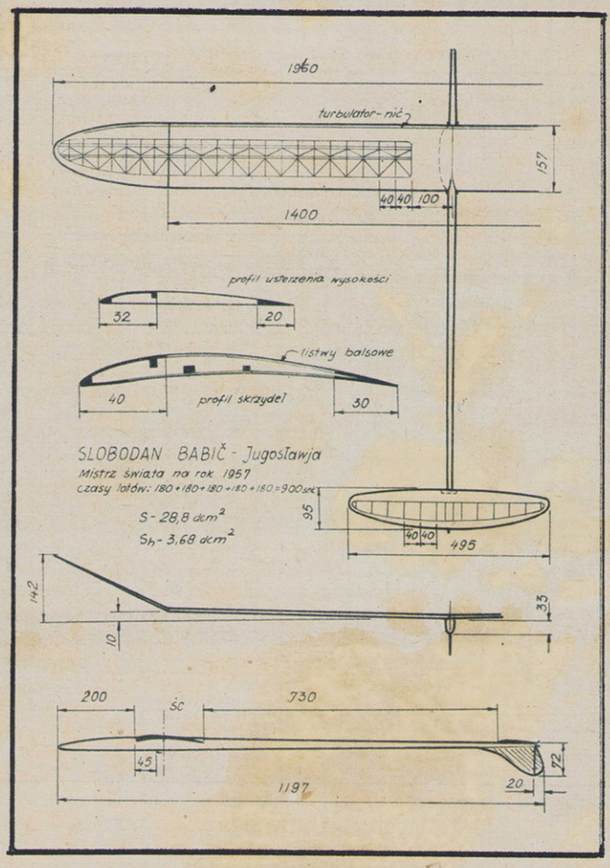
2 — Bies L. Pawłowskiego (II miejsce).

3 — UT-2 B. Grodziskiego

4 — PWS-26 J. Kuszilka (III miejsce).

5 — „Jaskółka" J. Sulisza.

Grupa modelarzy z Wrześni, która przywiozła na zawody największą ilość modeli redukcyjnych, bardzo ciekawie opracowanych. Od lewej: „Airacobra", „Tipsy", P-11, „Rata", „Super Cigalle", Po-2, Piper-Cub i UT-2.
(Foto: P. E. i St. Jaśko)



„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY
Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4 24 10.
REDAGUJE ZESPÓŁ
KOLEGIUM REDAKCYJNE: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein**, inż. **Janusz Wojciechowski.**
CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Wiśniewski, Adam Zientek.
Opracowanie graficzne — Stanisław Kopeć, Wiesław Retechn. — Irena Bąkowicz.

Cena egzemplarza 1,50 zł. Prenumerata: kwartalnie 19,50 zł; półrocznie 39 zł; rocznie 78 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

NAKŁAD: 35.000 EGZ. NUMER PODPISANO DO DRUKU 2 PAŹDZIERNIKA 1957 R.

Zam. 5784/C B-83

(Prawo przedruku zastrzeżone)

SZYBOWIEC WYCZYNOWY TS-1/34 „PROMYK"

SZYBOWIEC wyczynowy TS-1/34, nazwany „Promykiem", był pierwszym i jedynym polskim szybowcem wyczynowym nałej rozpiętości, zbudowanym w Warsztatach Szybowcowych Związku Awiatycznego we Lwowie. Szybowiec ten, zaprojektowany w 1934 r. przez inż. inż. Stępniewskiego i Tarczyńskiego, opuścił warsztaty dopiero w 1937 r. W międzyczasie projekt szybowca uległ modernizacji przez zastosowanie klap z zamykanym przepływem, opracowanych w Instytucie Techniki Szybownictwa przy Politechnice Lwowskiej. Klapy w praktyce zdały całkowicie egzamin, poprawiając właściwości szybowca w krążeniu oraz działając jako hamulce przy lądowaniu.

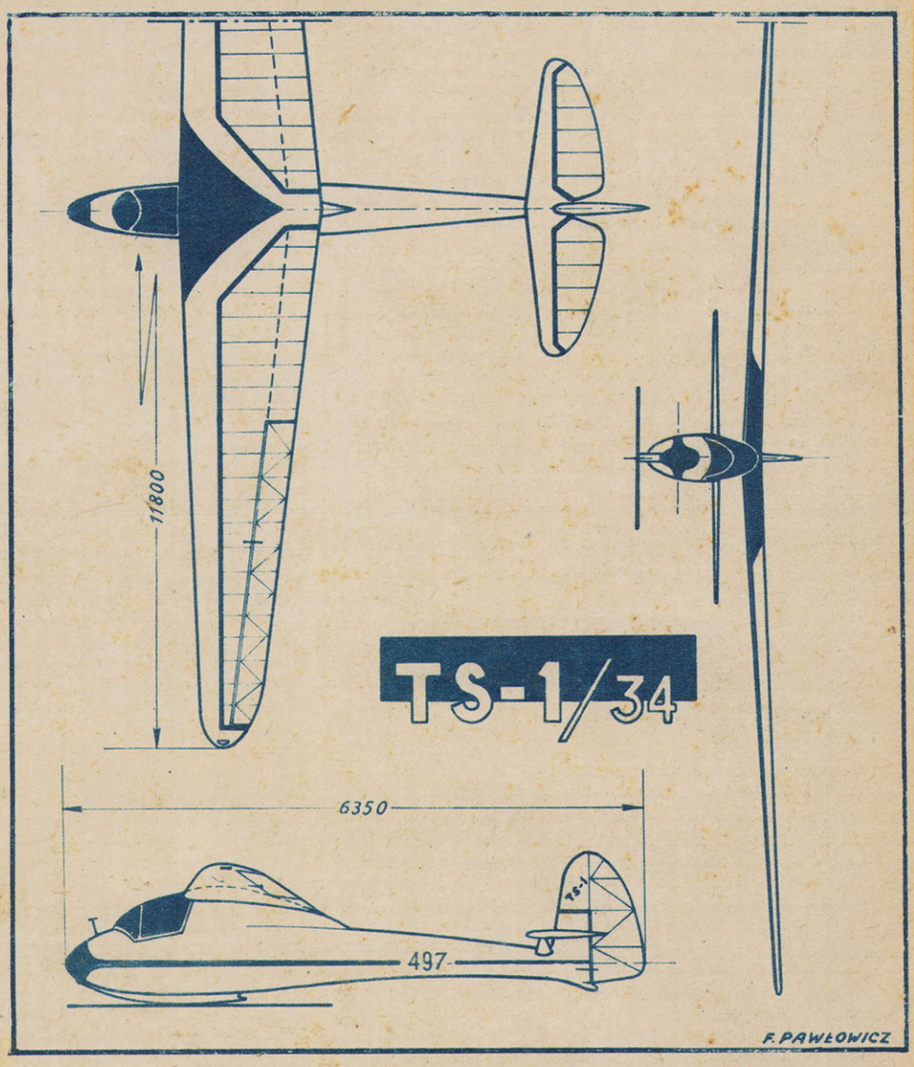
Szybowiec TS-1 przeszedł wszystkie wymagane próby w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa z wynikiem bardzo dobrym. Odznaczał się on bardzo dobrą sterownością na dużych kątach natarcia. W krążeniu pilotowanie było łatwe i nie wymagało specjalnej precyzji. Wychylenie klap nie powodowało żadnych zaburzeń w sterowności oraz stateczności.

Szybowiec TS-1 był grzbietopłatem. Płat niedzielony o konstrukcji jednodźwigarowej z kesonem, w części przykadłubowej krytym sklejką aż do pomocniczego, skośnego dźwigara. Lotki i klapy posiadały stałą głębokość. Klapy przymocowane były do pomocniczego dźwigara trzema okuciami; uruchamiane przy pomocy sztywnych prętów i dźwigni. Kadłub konstrukcji półskorupowej, kryty sklejką olchową. Ster kierunkowy wyważony, kryty płótnem. Statecznik pionowy posiadał pokrycie sklejkowe. Usterzenie (kesson) bez statecznika. Ster miał napęd różnicowy.

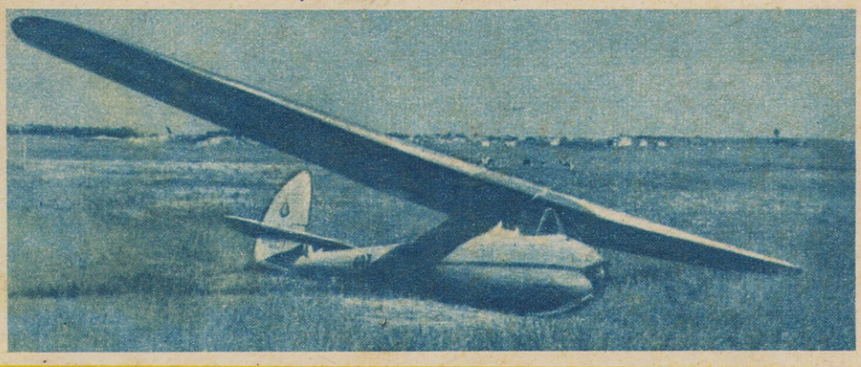
Szybowiec TS-1 był pomalowany na kolor kremowo-czerwony. Numer rejestracyjny i napis na sterze kierunku — czarny.

FELIKS PAWŁOWICZ

(Opracowano na podstawie materiałów udostępnionych przez Jana Tomaszewskiego z Katowic).



Szybowiec TS-1/34 „Promyk".



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	11,80 m
Długość	—	6,35 m
Pow. nośna	—	13,6 m²
Ciężar własny	—	105 kG
Ciężar w locie	—	195 kG
Min. prędkość opadania	—	0,79 m/sek
Doskonałość	—	22,5
przy prędkości	—	80 km/h
Prędkość min.	—	40 km/h

Historia SPADOCHRONIARSTWA

TADEUSZ MALINOWSKI 4

We Francji w 1784 roku pojawił się młody akrobata, który występując w różnych miastach demonstrował skoki spadochronowe z wysokiego masztu przypominającego swą konstrukcją dzisiejszą wieżę. Skoki te należy uznać za pierwsze tego rodzaju.

Dnia 13 maja 1789 roku Jan Blachard po swojej 34 z kolei podróży powietrznej, do której wystartował balonem z ogrodu przy Nowym Świecie, na pożegnanie z ludnością Warszawy zapowiedział tego samego dnia o godzinie 17 skok ze spadochronem.

Zdolny belgijski fizyk i aeronauta Robertson wynalazł tak zwany podwójny spadochron. Jego uczniowie Miso i Aleksander skakali z tym spadochronem w latach 1804—1806, a między innymi w Moskwie w 1805 roku. Spadochron ten okazał się nieudany i niebezpieczny.

W Dodatku do Gazety Warszawskiej z 26 lipca 1808 roku zamieszczona została wiadomość, że dnia 24 lipca 1808 roku Jordaki Kuparenko o godzinie 20 w obecności licznie zebranej publiczności wzniósł się balonem na wysokość 3 882 stóp. Po pewnym jednak czasie balon obniżając swój lot zaczął się palić. Jak stwierdza kronikarz — piecyk rozpalony i dno galerii służyły dzielnemu żeglarzowi powietrznemu za spadochron, dlatego też mógł lekko opaść w okolicy Powązek. Wiadomość o skoku Kuparenki podaje też XX tom encyklopedii „The Encyklopedia Britanica) wydanej w 1911 roku w Cambridge.

Spadochron Robertsona

Angielski uczony Sir George Caylay zaproponował w 1810 roku, aby dotychczas używany spadochron po prostu odwrócić i nieco spłaszczyć jego brzegi. Uzasadniał on swój projekt tym, że stożkowy kształt czaszy skierowany wierzchołkiem w dół jest zasadniczym warunkiem każdej równowagi w lotach powietrznych.

Niemiec Lorenz Hengler był pierwszy, który urzeczywistnił myśl Caylay'a. W 1832 roku opublikował on artykuł „O ulepszeniu spadochronu" pisząc między innymi: „Można by robić zarzuty, że spadochron, który jest wybrzuszony w dół nie stawia tak dużego oporu i dlatego szybciej opada. To jest bez wątpienia prawdziwe, jednak nie ma dużego znaczenia... Ja sporządziłem sobie taki spadochron z płótna i opuszczałem się z nim bardzo często z różnych wysokości od 100 do 400 stóp, nie doświadczając przy tym najmniejszych przykrości". Trzeba tutaj dodać, że poza usunięciem zjawiska ruchu wahadłowego osiągnął Hengler również możność „kierowania" opadającym spadochronem przez zmianę swego położenia w koszu.

Pięć lat później Anglik Robert Cocking podjął próbę skoku ze spadochronem którego czasza miała kształt odwróconego stożka. Konstrukcja czaszy była jednak zbyt słaba, tak że pękła podczas opadania. Doświadczenie swe Cocking przypłacił życiem dnia 24 lipca 1837 roku. Dalszych prób w tym kierunku nie podejmowano, ponieważ okazały się niecelowe. Stopniowo zresztą nabierał zmierzch spadochronu płaszczy usztywnionej.

(cdn)

prawej przedstawia oku Cockinga, który się jego śmierci